

株式会社ウェザーニューズ◎代表取締役副社長

宮部 二郎  
*Jiro Miyabe*



# キャプテンジローの 北極海航路乗船記

▶2012年10月2日～10月25日

ロシア・ムルマンスク港～中国・CAOFEIDIAN港





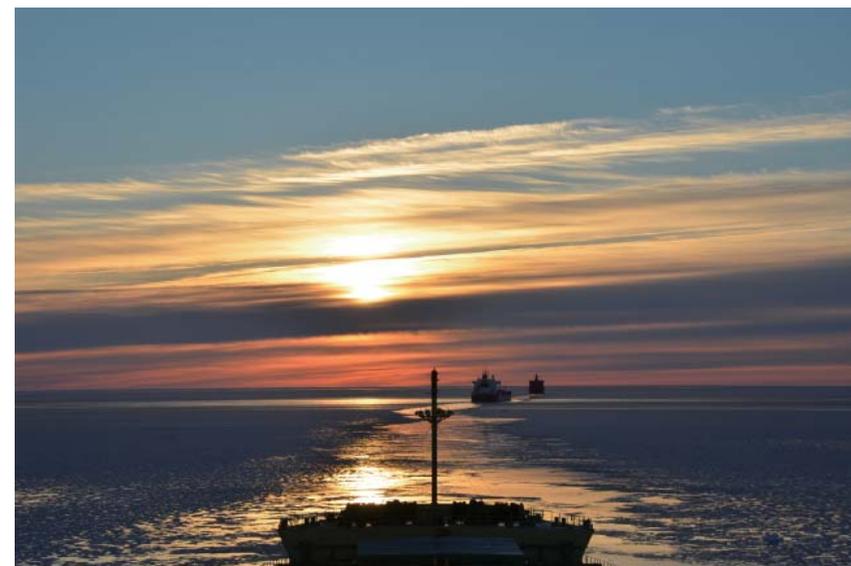
# キャプテンジローの 北極海航路乗船記

▶2012年10月2日～10月25日  
ロシア・ムルマンスク港～中国・CAOFEIDIAN港

株式会社ウェザーニューズ  
代表取締役副社長

宮部二郎

*Jiro Miyabe*



## ◆はじめに

ウェザーニューズの20周年記念イベントのなかで、当社創業者の石橋会長が北極海航路の開拓を声高らかに宣言し、その日を境に、社内では新たなプロジェクトがスタートしました。私たちは、北極海航路における船舶の安全運航を徹底的にサポートし、そのさらなる先にある地球環境問題に対して一歩踏み出して行こうと自らに課し、動き始めたのです。

改めて世界史をひもとけば、16世紀初頭、バスコ・ダ・ガマはアフリカ喜望峰を經由し、10カ月を超える長旅の末、アジアに至る航路を切り拓きました。その結果、ヨーロッパ文明とアフリカ・アジア諸国の文明が交流することになり、国際ビジネスの幕開けとなりました。

その時、ポルトガルやスペインは、こぞってインド洋に向かいました。ところが、少し遅れて大航海時代に参画した英国やオランダは、アジアに向かう航路としては、すでに手垢のついたインド洋ではなく、北に向かう航路を模索し始めました。

その航海は、海氷との戦いでした。それ以来、北極海航路の開拓は、船乗りにとっての大きな夢となり、遠い日本の企業人にとっても、冒険心をくすぐる一大事となっていたのでした。そして今、ウェザーニューズは北極海航路をサポートするサービスの実現に到りました。それはまさに感無量であり、石橋会長の宣言からまる7年間を、その準備に費やしたということになります。

夏場における北極海の水水面積は、年々小さくなってきています。20世紀最後の年には700万平方キロメートル以上あった水水面積が、今では約400万平方キロメートルまで縮小するに到りました。地球温暖化の影響を受け、急速に解け「解放された北極海」に変化してきたのです。

その結果として生まれた「北極海航路の商用化」という課題は、これからの世界の物流に大きなインパクトを与えるとともに、その経済効果も計り知れないものがあります。北極海航路の開拓ができれば、スエズ運河回りでも6000キロの航路短縮が実現します。商業ベースで考えてもハウワンダフルな選択であり、当社は起業家精神を発揮して21世紀の冒険に繰り出したのです。

海運会社のさらなる物流サービスをサポートするため、ウェザーニューズは海氷に特化したデータセンターとして2008年に「グローバルアイスセン

ター」を立ち上げ、運用を開始しました。また今年には、いよいよ北極海をはじめとする地球上の海水域をモニタリングするための独自のWNI衛星を打ち上げる予定です。

そのような状況下、昨年10月にNORDIC BULK CARRIERS社のご好意で、私とグローバルアイスセンターのリーダーである佐川玄輝君は「M/V NORDIC ORION」(7万5000トン全長〇〇m)に乗船し、北極海航路を体験する機会をいただきました。

北極海航路の特徴は、なんといっても航路に立ちほだかる氷の存在です。氷海をゆく船舶のさらなる安全運航のサポート、北極海航路のさらなるメリットを考察するため、またとない機会をいただいた関係者のみなさまには、感謝の念でいっぱいです。

私たちの航海は、10月に入ったばかりだったので、新しい氷が張ってくるのは少し早い時期でしたが、氷海に行く船舶の運航状況を観察してきたいと思いました。

もちろん北極海航路に乗船するだけで、その仕組みが理解できるわけではありません。それでも一方で「SHIRASE 5002」をあずかっている私たちにとっては、北極圏観測の重要性と不十分なところも肌身に感じており、北極圏を体感することで現実的な課題の一端を見たいと思いました。

以下、ロシア・ムルマンスク港から中国・CAOFEIDIAN港に至るまで、北極海航路を運航した「M/V NORDIC ORION」の乗船体験のレポートをご紹介します。本レポートにより北極海航路の実態を少しでもご理解いただき、北極海航路への関心が高まること願っています。



2013年2月  
株式会社ウェザーニューズ  
代表取締役副社長 宮部二郎

## C o n t e n t s

◆はじめに.....	2	◆10月13日(土)航海12日目.....	32
◆序章:10月1日(月)～2日(火).....	4	ベーリング海	
モスクワ空港～ムルマンスク港・本船乗船まで		◆10月14日(日)航海13日目.....	34
◆10月2日(火)航海1日目.....	6	ベーリング海	
ムルマンスク出港～バレンツ海		◆10月15日(月)航海14日目.....	35
◆10月3日(水)航海2日目.....	10	カムチャッカ半島沖	
バレンツ海		◆10月16日(火)航海15日目.....	36
◆10月4日(木)航海3日目.....	12	カムチャッカ半島沖	
バレンツ海		◆10月17日(水)航海16日目.....	38
◆10月5日(金)航海4日目.....	14	千島列島沖	
カラ海		◆10月18日(木)航海17日目.....	39
◆10月6日(土)航海5日目.....	16	択捉島～色丹島沖	
ビルキツキー海峡～ラプテフ海		◆10月19日(金)航海18日目.....	41
◆10月7日(日)航海6日目.....	17	根室沖～津軽海峡	
ラプテフ海		◆10月20日(土)航海19日目.....	43
◆10月8日(月)航海7日目.....	19	日本海	
ノボシベルスク諸島～東シベリア海		◆10月21日(日)航海20日目.....	44
◆10月9日(火)航海8日目.....	21	日本海	
東シベリア海		◆10月22日(月)航海21日目.....	45
◆10月10日(水)航海9日目.....	22	対馬海峡～東シナ海	
東シベリア海		◆10月23日(火)航海22日目.....	47
◆10月11日(木)航海10日目.....	25	黄海	
ロング海峡		◆10月24日(水)航海23日目.....	48
◆10月12日(金)航海11日目.....	31	渤海湾～CAOFEIDIAN 港外	
チュクチ海～ベーリング海峡		◆10月25日(木)航海24日目.....	50
		CAOFEIDIAN 港外	
		◆おわりに.....	53

## ◆序章：10月1日(月)～2日(火)

### モスクワ空港～ムルマンスク港・本船乗船まで

#### 【1日12時05分(現地時間 以下同様)】

当社グローバルアイスセンターの佐川君と「M/V NORDIC ORION」に体験乗船すべく、成田発モスクワ行きの飛行機に乗った。モスクワで約4時間の待ち合わせでムルマンスク空港に向かうという予定である。

私たちがモスクワに到着し、各々の携帯電話のスイッチをオンしてみると、幕張から物凄い数の留守電が入っているのに気付いた。それは、本船の出航時間が早まり、現地時間の【2日2時】には出航するという内容だった。

私たちのムルマンスク空港到着は【0時50分】であり、それでは到底、出航時間には間に合わない。そこで本社からもNORDIC BULK本社に「ウェザーニューズの社員が到着するまで出航を待つしてほしい」とできる限りのお願いをしている模様が、携帯メールから読み取れた。

当初の予定では10月3日出航というのに合わせてスケジュールを組んだのだが、それが、もろくも崩れてしまった。

いろいろ思いはあったが、今となっては悔やんでも仕方がない。行くだけ行って、間に合わなければ潔く帰るしかないという覚悟を決め、モスクワ発ムルマンスク行きの飛行機に飛び乗った。

飛行場には、現地代理店のアンナさんが出迎えにきてくれていた。とにか



錨地に停泊中の「M/V NORDIC ORION」

く運転手に急がせて、港に急行。夜遅くまで待機していた係官のもと、通関手続きを急いだ。本船は、すでに岸壁を離れ、沖合でアンカーをしている状態だった。手配されていた通船に飛び乗り、現地時間【2時】ぎりぎりだったが、本船に向かうことが出来た。

通船で海上移動しているときは、深夜で外気温7度という肌寒さであったが、不安な気持ちが先行して、寒さどころの話じゃないというのが本音だった。

それでも、本船のデッキ上に煌々と明かりが付き、数人の乗組員が手を振っている姿を認めたときは、本当に安堵の気持ちで一杯だった。タラップを駆け上っていくと、そこに船長が待ち構えていた。彼は、無事に乗船が出来たことを称えてくれ「早く中へ」と案内してくれた。

幕張の仲間、NORDIC BULK 本社の方々、代理店のアンナさん、通関手続きを深夜ながらやってくれたオフィサー、本当に心配をかけてしまった。乗船と同時に、胸に熱いものが湧いてきて、少し感傷的になってしまった。

案内された部屋は、パイロット(水先案内人)が寝泊りする部屋だった。船長部屋のとなりの2室を私たちのために用意してくれていたのである。そこは個室であり、前方が常に見える抜群の部屋で、かなり優遇されている感じである。

船長はウクライナ人のダニロフ・サージィーという方で非常に温和な方であった。改めて、乗船の機会をいただいたお礼をお伝えし、もしかしたら、私たちが乗船するまで待機していてくれたのかもしれないと思って本船の出航時間を尋ねてみた。



完全個室 船窓から船首が見える

船長は「あなたたちが気にする必要はない。税関とパイロット(水先案内人)が乗船するまではまだ少し余裕があるので、少し部屋で休んだらどうだ」としきりに気を使ってくれた。ほんとうに有難かった。

だが、私たちには出航の様子を見届けたいという気持ちがあったので、すぐブリッジに上がってみた。セカンドオフィサーが当直に当たっていて航海のプランを立てていた。ウェザーニュースからの推薦航路も届いており、「この通りに航海するつもりだ」との説明を受けた。

彼はフィリピン人であり、お国柄もあるのか、陽気ですぐ打ち解ける人柄である。航海中も、楽しくコミュニケーションがとれる人と感じた。昨年から乗船しているというので、この船では結構長い経験者だ。

ブリッジは、横幅 32 メートルで寒冷仕様となっていて、「SHIRASE5002」と同じく WING の部分もすべて覆われていた。かなりの広さである。航海計器も最新式で、非常にコンパクトにまとまっており、かなり自動化が進んでいた。さすがに、昨年就航したばかりの最新式の船である。

佐川君は、さっそく船の動揺を計測するマリンステーションの取り付けにかかった。ブリッジに一式、彼自身の部屋に一つ、そして私の部屋にもセンサーをセットし、揺れのデータを記録することにした。

ブリッジでの設置を終えた頃、チーフオフィサーが、次の当直として上がってきた。彼は、船長と同じくウクライナ人である。船の航海士の当直時間はどの船も一緒に【0時~4時】はセカンドオフィサー、【4時~8時】はチーフオフィサー、【8時~12時】がサードオフィサーという順番で、午後もこの時間帯を繰り返し、3人のオフィサーが交代で24時間をカバーしていく。彼ら航海士の全員が、北極海航路の経験者だ。

北極海航路は、ロシア側の航路を北東航路(Northern Sea Route)と呼び、今のところ7月~10月の夏場だけが航海可能な時期である。冬場は航行しない。最近では夏場の航海も、9月に入ると砕氷船なしでも航海が出来る期間もあると言われるようになったが、まだ必ずロシアの原子力砕氷船の先導が義務づけられている。今航海も、どこかで砕氷船が合流してくるはずである。どこで合流して、どのような先導をするのか、興味深い。

アイスパイロットは、すでに本船に乗船しているらしい。先月9月の中国からムルマンスク港までのリターン航海では、海水はほとんどなくスムーズな航海だったようだ。今航海も、10月に入ったとはいえ海水は少ないのでは

ないかとは、航海士の予測である。

そうはいつでも、北極海の冬はすぐそこにあり、本船にとって今年最後の北極海航路となる。私たちにとっては、北極海を抜けるまでの前半の10日間が重要な期間となってくる。

---

## ◆ 10月2日(火) 航海1日目

---

### ムルマンスク港~バレンツ海

【晴れのち曇り 南南東 風力4 波1.5m 始め2度以下 横揺れ5~10度】

### 【2日6時45分】

#### ■本日から約23日間の船旅である。

出航準備が整い、揚描にかかる。アンカーが上がるとベイパイロットの指示のもと、狭い湾内で75000トンの大型船が、タグボートの力をかりることもなく、自力で微速前進後進を繰り返し、かなりの時間をかけながら船首を反転回頭する作業にかかった。【7時30分】、描地を離れて湾口に向けてゆっくりと走り始めた。

湾内はかねてから軍港になっていて、やや古い型の船首方向にせり上がった航空母艦、そして2隻の原子力砕氷船などが停泊しているのが見えた。原子力砕氷船は、ロスアトムフロート社という半官半民の会社が運営しているが、所属は国の機関になっているらしい。

旧ソ連時代、北東航路の水中航行支援を目的として、強大な砕氷船団が形成され、原子力砕氷船が6隻建造された。6隻の内2隻は、すでに退役しているということである。残り4隻のなかの2隻が停泊しているということなのだろうか。

確か一隻は「YAMAL」という名の原子力砕氷船である。そこは軍港でもあるので旧ソ連時代の雰囲気があり、映画に出てくるような原子力潜水艦こそ視認は出来なかったが、なんとなく不気味さを感じさせる光景だった。

外気温は10度、風は穏やかで、太陽が上がってくる前の薄明るいなかを本船は半速エンジンで湾内をゆっくりと走り抜けた。

## [2日8時00分]

### ■ FULL AHEAD。外洋に出ていよいよ本格的な航海の始まりである。

チーフオフィサーに案内されて、朝食をとる。メスルームでは、<sup>しちゆうちやう</sup>司厨長が待っていましたとばかりに声をかけてきた。日本人が乗ってくると聞いていたのだろう、厨房から「お元気ですか」「こんにちは」などと陽気な声が飛び交ってきた。

司厨員の3名は全員フィリッピン人で、彼らが23名プラス私たち2人の乗員の食事を賄ってくれる。航海中は、甲板員、機関員ともに当直の関係上、それぞれ空いた時間に食事を取り、全員が一同に会して食事をするようなことはない。それでも食事の時間帯は決められており、朝は7時開始、昼は12時、夕方は17時の開始である。

その料理は、基本的には、乗組員全員が力仕事なので、全体的にボリュームたっぷりの食事である。これでは、よほど気をつけないと、体重が増えることになってしまう。



ムルマンスク港内に停泊中の砕氷船

## [2日8時30分]

船は、順調に湾口に向っている。朝食を済ませた私たちは、機関室を覗いてみた。昨年建造されたばかりなので、さすがに綺麗だ。

もちろん、整理整頓も行き届いている。6気筒メインエンジンと3基の発電機が力強く回転している。コントロールセンターには機関長がいて「声をかけてくれればいつでも説明してやったのに」と、白髪まじりの頭を撫でながらおしゃべりしてくれた。そこでは、10名の機関員がいて交代で当直にあたっていた。

それぞれ部屋に戻り自由にして少し休息した。各部屋にはシャワーが完備されており、私は疲れをとるために熱いシャワーを浴びた。シャワーを浴び

ながら、長い一日であったことを実感した。安堵の気持ちで緊張がとけたのか、シャワーを済ますと睡魔に襲われ、椅子で小一時間ばかり転寝をしてしまった。

飛行機の中でも睡眠はさほどとることなく、疲れもさほど感じなかったのだが、シャワーを浴びると気持ちも落ち着いたのか、どっと眠くなった。

## [2日9時30分]

ハッと目が覚め、船首方向を向いている部屋の船窓から外を見ると、砕氷船らしきものが、すでに前方を航行しているではないか。

砕氷船合流という決定的瞬間を見逃してしまったと思って、ブリッジに駆け上がり、船長に「あれは砕氷船ですか」と聞くと、「いや、あれはロシアの軍艦で、たまたま前を通っているだけだ」と言う。私自身、どうしてそんなに興奮したのだろうと、ハッと驚いてしまった。まだ海水がひとかけらもない海域なのに、どうかしている。きっと寝転んでいる間も、緊張感はとれてなかったのだろう。

ブリッジから船首を見ると、うねりで船がゆっくりと左右に横揺れ（ローリング）し始めている。全長225メートルの大型船が、揺れ始めている。この時、いよいよ北極海航路の始まりを実感した。



コラ半島ムルマンスク沖を快走する本船

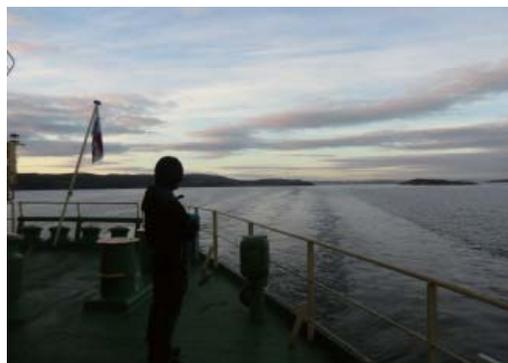
## 【2日 12時 00分】

ムルマンスクは不凍港であり、年間を通じて結氷することはない。かねてから軍港として利用され、最近では北極海航路が注目を浴びるとともに、鉱物資源の積出港として活気がでてきている。

そのムルマンスクは、深夜、真っ暗な中を車で移動しただけなので、全く印象が残っていない。思えば、私たちは今回の旅で一体ロシアに何時間滞在したのだろうか。わずか6～7時間で、入出国をしてしまったことになる。つい昨日までは日本に居たのに、今日は全く縁遠くて、私たち日本人にとっては、ほんとうに関心の薄いバレンツ海を航海しているのだから、全くもって異次元の世界にきてしまったという感じである。

【12時】の観測では、船は速力13.5ノット、回転数87の全速である。斜め後ろからうねり2メートル、6秒、ちょうど船の横幅に同調するような形で、横揺れが顕著となっている。マリンステーションは横揺れ2度を計測しているが実際は6-8度は揺れている感じだ。気温12度、頭上は層積雲に覆われているが遠くの水平線には青空が広がっている。

海も空も今のところは別段北極海という感じは全くなく、普通の海である。



後ろがムルマンスク港

太陽は船尾方向の30度位の高さにあって時折雲の間から日差しが見え隠れしていて、なんとなく日の短さを感じさせる太陽高度だ。ムルマンスク港は、すでになたに遠ざかっており、なにやらあつという間に出てきたのが、ちょっと後ろ髪を惹かれるようで物悲しく感じた。

## 【2日 12時 30分】

ムルマンスク沖、最初の転進点に到達。転進後は一路ノバヤゼムリャ島の北端を目指す航路で、これからまる2日間は、バレンツ海の航海である。

16世紀の終わり、ポルトガル、スペインが東洋への海路としてマゼラン海

峡や喜望峰回りの航路を押さえていたのに対し、英国、オランダはユーラシア大陸の北岸沿いを対抗策として開拓し始めた。オランダの探検家ウィリアム・バレンツもその一人であり、バレンツ海の名称も彼の名からきている。



デッキ作業に向う甲板員

開拓の歴史を思いながら、今、私たちはバレンツ海の洋

上を航海している。バレンツ海は、大西洋からやってくるメキシコ暖流の影響で、年間を通して氷が張ることはない。また、北緯70度という高緯度ながら、外気温が10度以上と案外と暖かいのも暖流の影響だろう。

ブリッジから下を眺めると、甲板員がハッチ及びデッキを洗浄している。鉄鉱石の粉がハッチや甲板に残っており、水圧ホースで海水をかけて洗浄していた。航海中の甲板員の仕事は船のメンテが主で、各重機類の手入れや屋室内の整理やペンキ塗り等々である。お陰で、本当に船が綺麗に保たれている。

本船は、いわゆるパナマックス型といわれるバラ積み船である。総重量75000トン、全長225メートル、幅32メートル、船倉は7つあって鉄鉱石が搭載されている。私たちの「SHIRASE5002」と比べると、随分と大型である。昨年建造され、今年NORDIC社が買い取り、今年の6月から北極海航路に就航している。

東アジアと欧州を結ぶ北東航路は、北欧のみならず、日本のような極東の国家にとっても非常に有用な航路である。インド洋、スエズ運河を経由する従来の航路と比較して距離が短く、輸送期間も燃料の節約になるだけでなく、海賊や紛争地帯に近づかずに済むという意味でも、大変有用である。ただ、ロシアの排他的経済水域（EEZ）海域でもあり、まだまだ商用航路としては課題が残っているのが現状である。

北東航路は、旧ソ連時代の1987年、当時のゴルバチョフ書記長が北極海航路の開放宣言をしたが、外国船が航行するようになったのは、ほんのここ数年前からである。去年は、砕氷船に先導されて航行した外国船舶が30便以

上あって、利用する船舶は年々増えているようだ。

## 【2日 15時 00分】

北緯 70 度を通過。海面状態も特に変化ないが、うねりが真横からとなってローリングが 5～10 度とやや激しくなってきた。

レーダーで見るとあたりに船影はない。本船は X バンドレーダー、そして S バンドレーダーの 2 基を搭載している。通常は X バンドレーダーで、きめ細かい単位で船影をキャッチするようにしている。

その他にも「ECDIS」という電子海図の表示版があって、航路上に自船の位置や速度、目的地の到着時間、風向風速、そして他船が近くにいれば自動的にモニター出来るようになってきている。舵は自動操舵になっており、ジャイロや GPS 等々の電子機器類は自動化が進んでいるので、一昔前に比べると、本来の航海士の仕事はほとんどなく、運航がきわめて楽なものになってきている。

使える通信は、インマルサットとイリジウムなので、通信料もかかることから船長に許可をとり、本船メールを使わせてもらうことにした。一応、メールは自由に使用しても良いことになったので、毎日レポートを送るようにした。



電子海図「ECDIS」表示画面

本日、最初のレポートを、佐川君が本船の端末を使って幕張まで送信した。持参したイリジウム電話の試験も行ったが、船内はアンテナが立たず無理だった。しかし船外では、難なく通信が可能であることを確認出来た。

## 【2日 17時 00分】

また食事の時間である。先ほど昼食をとったと思ったら、もう夕食。お腹が空いていなくても、ともかく周りに迷惑はかけられないので、時間通りにいただくことにする。

食堂は仕官食堂（サロン）と部員食堂（メスルーム）の 2 箇所に分かれており、私たちは仕官食堂で食べるようになっている。席も大体決まっている

ようで、今回も同じ席に私たちのナイフ、フォークがテーブルに用意されていた。席に着くと、司厨長が料理を運んでくる。野菜サラダ、ステーキのごちそうである。洋食だが、ご飯も用意されているのが有難く、つつい食事の量が多くなってしまった。



広い窓がある食堂

お酒はというと、どうも飲めるような雰囲気ではない。<sup>しちゆうちよう</sup>司厨長に聞くと、食事のお酒は船長があまり好きではないらしく、部屋で飲む分には良いとのこと。やはり、船長によって船内の雰囲気は変わるらしい。

## 【2日 18時 00分】

本日最後の観測を、ブリッジで行った。海面状態に特に変化はなかったが、引き続きローリングが激しい。うねりが真横から本船に同調して、結構揺れている。幕張 VP 店からの予測では、明日もこの状態は続くとのこと。風波予測が、意外と実況どおりに経過しているので、たいしたものだとちょっと感心している。

昼間、船長に日本酒のお土産を渡す機会がなかったので、休む前に佐川君と 2 人で部屋を訪ねて、渡すことにした。少し話しが出来るかなと思ったが、どうも真面目な船長らしく、なかなかくだけてこない。打ち解けるには少し時間が必要だなと思った。

船長はウクライナ出身で、そのほかチーフオフィサー、機関長、ファーストエンジニア、電気技師の 5 名もウクライナ出身である。砕氷船がロシア船ということもあり、コミュニケーションの関係上、ロシア出身の船員を採用しているらしい。その他に、もう一人ロシア人が乗船しており、おそらく彼がアイスパイロットなのだろう。

## 【2日 21時 30分】

就寝。初めてベッドに横になって寝てみたが、ローリングで身体が安定しない。

## ◆ 10月3日(水) 航海2日目

### バレンツ海

【曇り 南東 風力4のち6 波2のち3m 横揺れ5-10度】

#### 【3日4時00分】

起床。昨日は21時過ぎに就寝するも、揺れで何度も目が覚めた。仕方なく1階上のブリッジに上がると、ブリッジは分厚いカーテンを張って、わざと真っ暗にして見張りがやり易いようにしてある。目が慣れるまで、多少時間がかかった。カーテンの中に入ると、すぐにクォーターマスターがコーヒーを注いでくれた。そのコーヒーが、目覚めなので結構うまかった。

船は、ローリングをしながら13.5ノットの速度で順調に走っている。真っ暗な海上を見据えながら、話しは自然とオーロラの話となった。クォーターマスターは、オーロラを「かつて見たことがある」と言う。もちろん雲があったらオーロラは見られないので、それはほとんど幸運だったに違いない。北極海は雲が多いので、見えるチャンスは少ないらしい。

彼は、今回の航海では、まず見えることはないだろうと言う。船に乗る前、私はオーロラにかなり期待していたので、何だか出鼻を挫かれたような気がした。

#### 【3日6時30分】

ブリッジは真っ暗だったが、5時30分を過ぎる頃から、東の水平線が少し明るくなり、6時30分頃に夜が明けた。乗船後、2日目の朝である。



Xバンドレーダー (雨雲も映る)



ブリッジの両脇にある回転数表示板

昨日も、低層の雲に覆われて朝日は見えなかったが、北極海はこれが当たり前なのだろうと感じさせられる。

7時ちょうどに朝食。2回目の朝食なので、食事のとりかたにも大分慣れてきた。献立は野菜サラダ、オムレツにハム、トーストと厚切りチーズを重ねて食べると美味しく食べることが出来、またしても食が進んでしまう。昨日から横揺れが続いているのに、私も佐川君も船酔いは全く関係なく、2人ともよく食べた。体調良好、すこぶる元気だ。

#### 【3日8時00分】

北緯73度を越えた。海面状態は変わらず風力4～5、だが上空には積雲が発生していて大気は不安定。Xバンドレーダーには厚い雨雲が映っている。また同じレーダーで北北東方向20マイルには、反航する船影が映っている。

電子海図の「ECDIS」上にはAIS情報も取り込んでいるので、相手船の船名がプロットされている。AIS情報は主に沿岸局経由で発信されるが、最近では専用の衛星があがっているので、外洋の船も陸上で衛星受信が可能となっているらしい。

沿岸において、500トン以上の船はAIS情報の発信スイッチをオンにすることが義務付けられているが、外洋においても発信スイッチをオンにしている限り、自船のデータが衛星を経由して流れていることになる。衝突予防法として結構なシステムだが、逆に誰もがモニター出来るわけだから、船側においては情報の管理が難しいところである。レーダーに映っていた相手船とは、船同志で交信しているAISの詳細情報で、向け地まで判るようになっている。バラ積み船で、ムルマンスクに向かっている船なので北東航路を走ってきたのだろうか。

#### 【3日13時00分】

昼食を終えてブリッジに上がってみると、若干風速が強まって海面の白波もやや多くなっている。波は目測でも2～3メートル、周期6秒。雲は層積雲と雄大積雲、視界内に降水があって天気は一時的に悪化する傾向である。クリノメーターで見ると相変わらず5～6度揺れていて時折デッキには波しぶきがあがるようになってきた。

幕張からの情報は今のところ的確で、良く実況と合致している。中国・

HUANGHUA (黄华) の到着予定日は今のところ 10 月 24 日 19 時 UTC、船の RPM 回転数 87 で WNI の指示通りで航走を続けている。特に問題はなかった。本船側の気象情報は、ロシアの沿岸局 (AARI) から流れてくるテキスト文とウェザーニュースからの情報である。日本に近づくと JMH (気象無線模写通報) の気象図を受信するというが、北極ではウェザーニュースからの気象図に頼っている。

本船は、今年初めて北極海航路に就航しているのだが、夏場の北極はあまり時化ることはいらない。やはり気になるのは、海水の状況である。本船においては、海水のことはアイスパイロットにすっかり頼っているような感じがする。ともかく海水の予測もさることながら、原子力砕氷船のパワーは凄く、エスコート役としては頼もしい限りだそう。その現実を観察するのが私たちの目的の一つであるが、海水の本体は北緯 80 度付近にあり、本体の海水に遭遇するチャンスは今のところなさそうである。

### 【3 日 18 時 00 分】

今は、ノバヤゼムリヤ島の北端と、ムルマンスクの丁度半分の航程のところに、位置している。船長がローリングを少し軽減するため、これから島寄りにコースを変更するという。これらはすべて、現場判断である。より島寄りに航路を変えることにより、波が島影の影響で軽減されるだろう。また、うねりの向きがより真後ろになってくることで、横揺れが少なくなるという判断である。

距離的には微調整の範囲であり、進路変更特に問題はない。むしろ、快適性が改善されるので、現場としては好判断だと思う。このような判断は、陸上から出来るものではない。

### 【3 日 21 時 00 分】

就寝。昨夜に比べると、横揺れは小さい。これだと快眠出来そう。

## ◆ 10 月 4 日 (木) 航海 3 日目

### バレンツ海

【曇り 南南東 風力 6 のち 南南西 風力 5 波 2 ~ 1.5m 横揺れ 7 ~ 10 度】

### 【4 日 3 時 40 分】

起床。4 時観測のためブリッジに上がる。勝手知ったる何とかで、自分でインスタントのコーヒーをいれる。船は順調に航海しており、ノバヤゼムリヤ島が近くなっているせいか、昨日に比べると横揺れは小さくなっていた。

外は真っ暗で何も視認出来ないが、スターボードサイド (右手) にうつつらと灯台らしきものが光ったような気がした。クォーターマスターが見張りをやりながら、しきりに話かけてくる。日本の 3.11 の津波の話、フィリピンのマルコス大統領時代の話、その次は日本の天皇、次第に第二次世界大戦の話になってくるので、早々にブリッジから引き上げることにした。

### 【4 日 8 時 00 分】

ノバヤゼムリヤ島視認。右手には、雪と氷に覆われた真っ白な岬や山々が見えるようになってきた。島には低層雲が懸っているが、氷河らしきものも見えてきた。また、海岸には無線標識施設の櫓もあり、無人島とは言いながらも、かつて誰かが居たこともあったのだと思わせる。旧ソ連時代はもとより、ごく最近まで外国人には閉ざされた島だったと聞いている。

南北に長い島の、北半分は氷河に覆われ、南半分は無氷の永久凍土地帯である。旧ソ連は、その南半分の地域を核実験の場所として使い、1990 年までに 100 回以上の核実験を行ったとされている。

核分裂による人工放射性物質は、主にカラ海に拡散して、陸地には残留していないようだが、この他にも周囲の海には原子力潜水艦や砕氷船の核反応器、汚染機材、核廃棄物が投棄されているようで、汚



ノバヤゼムリヤ島 奥は氷河

染の問題がないとは言えないそうだ。

風は真後ろ方向に変わり、波も島影に入って穏やかになった。お陰で船の動揺はなくなり、今後はノバヤゼムリヤ島北端に進路を向けて航行することになる。島の北端に達するのは今夜なのでそれまでは平穏が続きそうだ。

#### **【4日 12時 00分】**

昼食。相変わらず、私たち2人の食欲は旺盛である。運動不足でもあるので、昼食後デッキをひと廻りした。距離は1周400メートルほどで、波が静かなときは格好の散歩道となる。もっとも、これから先は暖流域から離れることもあり、気温は低めとなるので、外での散歩はやめておいた方がいいだろう。

今朝は、船長から船内での事故は自己責任であることのサインを求められた。これは乗船前の同意事項なので、特に問題があるわけではないが、事故は船にも迷惑かけることなので、船外の散歩なども自重しなければならない。

#### **【4日 19時 30分】**

島の北端に到達したので、東に進路を変える。島を抜け始めると、また波が横から受けるようになり、横揺れが激しくなってきた。風も強まってきている。



デッキを散歩する

## **◆ 10月5日(金) 航海4日目**

### **カラ海**

【曇りのち晴れ 南西 風力6のち7 波3m 横揺れ5～10度】

#### **【5日 4時 00分】**

起床。昨夜から横揺れが激しくなり、とても熟睡出来る状態ではなかった。ブリッジに上がってみると、クロノメーターは、時々10度まで振れる。高緯度であり、しかも東に進んだせいだろうか、すでに薄明るくなってきている。海面状態は、白波が一面に広がって、時化している。斜め後ろから、風波とうねりを受け、波の高さは3～4メートル程度に達していた。デッキには、時々大きなしぶきが上がってきた。船は、左右に大きく揺れて、ブリッジにいても踏ん張らないといけないほどである。

船は、昨夜ノバヤゼムリヤ島の北端にあるジェラニエ岬を通過した後、東南東に進路を変え、一路セベルナゼムリヤ島の南、ビルキツキー海峡を目指して航行している。海峡に近づくに従って浅瀬が多くなってくるので、慎重なナビゲーションが求められる。

現在、カラ海の海上である。もし、この海が放射能に汚染されているとしたら、私たちは目いっぱい放射線を浴びていることになる。そう考えると、ちょっと不気味な海域である。

#### **【5日 8時 00分】**

カラ海中部。海面に大きな変化はないが、東の空の下層雲がとれ始め、太陽がでてきた。高層の雲が少し残っているため、すっきりした青空とまではいかないが、ムルマンスク出港以来の太陽だった。北極海は、北極層雲と呼ばれる低い雲に覆われることが多く、航路上も6-9月は統計から見ると70-80%と出現頻度が高く、実際に頻繁に低い雲が発生している。さらに夏の7-8月は霧も発生して視界が悪く、目視の効かない日が多く出現するため、諸島間の海峡の通過は特に注意が必要となる。

北極海の夏の空は、このような低層の雲に覆われて、日差しがでるのが少ない。今後ウェザーニューズは北極海の海水を観測する衛星を打ち上げる予定でいるが、可視光領域、赤外領域ともに雲があると、肝心の海水を観測出

来なくなる。リモートセンシング技術を駆使するとはいえ、雲の隙間から氷を測るのだから、結構大変だなというのが正直な実感である。

北極海を取り囲むユーラシア大陸、北米大陸には、北極海に流れ込む大河が数多くあり、河川流量で世界7位のエニセイ川、そしてもう一つの大河オビ川がカラ海に流れ込んでいる。

北極海には、その他にレナ川、マッケンジー川があって北極海の表層水は、東グリーンランド海流に乗って大西洋へと流出する。このため北極海は、大量の河川流入を貯えて大西洋に注ぐ「大きな貯水池」と考えることが出来る。オビ川、エニセイ川の大河からの大量の河川流入によって沿岸大陸棚は広い範囲にわたって低塩分水が広がっている。この付近は最新の予想では、これから10日もしないうちに結氷が始まることになっている。

もっとも、今の外気温はプラス2度。少なくとも外気温がマイナスにならないと、結氷は始まらない。佐川君の予想では、私たちの航路上では、少なくともビルキツキー海峡を越えないと、海水にはお目にかかれぬという。早ければ明日には海水を発見出来るかもしれないが、体感からすると氷が張ってくるような気配ではない。

ブリッジでは、VHFを通じて時々ロシア語で本船に呼びかけてくる声があるが、運航管制所なのだろうか。航路の指示、先導する砕氷船の配船、氷況などは東経125度以西では、ディクトンにある運航管制所が管制業務を担当しているという。

北東航路の航路選定で、第一の自然条件は通過する海域の水深である。いくつかの海峡は極めて水深が浅く、喫水<sup>きつすい</sup>によっては、座礁の危険性がある箇所が多い。

第二の自然条件が、航路上の氷況である。船の喫水と、その時々氷の条件を勘案して管制所が航行全般を監督しているという。今のところ、まだ砕氷船がどこで合流するのかは知らされていない。



ローリングしながら進む本船

## 【5日 12時 00分】

すっかり晴れて来た。この調子で今晚も経過するのであれば、もしかしたらオーロラが見られるかもしれないと、昼食を取りながら佐川君と話した。航海4日目に入っても何もなくて、少し退屈気味だったのでワクワクしてきた。

それはともかく、12時だというのに太陽高度が異様に低い。まもなく、日が沈みそうな感じである。この晴れ間が、もったいない。波も収まってきたのでデッキを散歩するが、風は非常に冷たく感じられた。

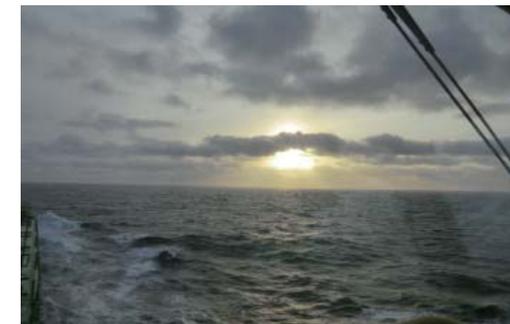
船は今夜ビルキツキー海峡を通過することになるが、海水はないとのこと。そして今夜は、船内時計を1時間早めるというアナウンスがあった。海図を見ると、海峡に近づくに従って、暗礁があちこちに出現してきている。セカンドオフィサーが電子海図の「WAYPOINT」を入れ替えている。

細かい話かもしれないが、幕張VP店は、おそらく細かな暗礁のことまで考慮にはいれずに推薦航路を出していると思われるので、暗礁を避ける航路の「WAYPOINT」は、ぜひともフィードバックしておくべきと感じた。とにかくこの海峡は浅い。

## 【5日 15時 00分】

日が沈むのが早く、あたりは薄暗くなってきた。残念なことに、また低層雲が多くなり、空の9割は雲に覆われてきている。これではオーロラは到底見られないので諦めるほかない。

風はやや収まり、船の横揺れも小さくなってきている。セカンドオフィサーが、砕氷船との合流は10月10日頃、東シベリア海付近に決まると話してくれた。海水は、それまではないので、今年は随分と氷が張ってくるのが遅れているようだ。海水の感測を第一に考えていたのでちょっと期待外れの感がある。



北極海は日が沈むのが早い

## ◆ 10月6日(土) 航海5日目

### ビルキツキー海峡～ラプテフ海

【曇り一時雪 南西風力5 波2m 横揺れ2度(小さい)】

#### 【6日3時00分】

起床。船内時計が昨夜1時間進んだので、正確には午前4時である。ブリッジに上がると、まだ3時のままになっていた。3回の当直ごとに20分ずつ進めるので、ブリッジの時計は、まだ3時にしているとのこと。3時20分でやっと4時20分に切り替わった。船がかなりの高緯度に位置していることもあり、東の空はうっすらと明るくなってきている。風は船尾からなのであまり感じないが、風速は20ノット。船は、動揺もなく快調に走っている。

#### 【6日6時00分】

6時、ビルキツキー海峡内の小さな島を左舷側に視認する。その左側のセベルナヤゼムリヤ島方面は一面に黒い雲がかかっている。海峡内は全般に水深が浅くなっており、暗礁もたくさんあるので航走には注意が必要なところだ。

#### 【6日9時00分】

よく見ると、船速が優に16ノットを越えている。海峡内には、3～4ノットの、かなり流れの速い海潮流がある。右舷前方にタイミール半島突端のチェリユスキ岬を視認、10時に岬1.5マイル沖を通過。無線標識施設の建物が



タイミール半島突端の建物

間近に見える。レーダードームや通信塔があつてほとんどが通信施設なのだろうが、気象観測もやっているようなので、大陸最北端に位置している気象観測所なのかもしれない。ただ、その建物は旧ソ連時代を彷彿させ、なんとなく軍事施設の不気味さを感じ

る。岬のずっと奥には、タイミール半島の山々が連なっており、山のほとんどが氷河に覆われているので、まさしくこの岬は陸の孤島になっている。

外気温はマイナス3度、船外にでて写真撮影すると防寒着を着用しないと5分もしない内に身体の芯まで冷えてくる。結構な寒さである。北緯77度45分、今航海の最北端を通過していることになり、約1000キロ北側が北極点である。

まもなくこの海峡も海水にびっしりと覆われて対岸のセベルニヤゼムリヤ諸島とも海水でつながってしまうことだろう。

予想では12日以降には海水が出てくる。

#### 【6日12時00分】

すでに日が落ち始めている。南の空は先ほどまで明るかったが積雲系の雲に覆われて、あたりが次第に暗くなってきている。半島や島も雲に隠れてしまい、航路上には弱い雪が降り始めてきた。初めての雪だ。粉雪でまさしく霧が凍ったような雪で視界も悪くなってきた。今後、船はノボシビルスク諸島の北を目指して航海を続ける。一兩日は島も見えないので、単調な航海が続く。

#### 【6日15時00分】

ブリッジに上がると、日は落ちてしまったが西の空は雲がとれて、明るさが残っている。透けた空には絹雲が広がっていてその部分だけは綺麗な空になっているが、ちょっと東には真っ黒な雄大積雲が広がって降水が海に達している。先ほどの雪雲で船のデッキはうっすらと雪化粧して、これでなんとなく北極海を航行している船らしくなってきた。



うっすらと雪化粧した本船

## ◆ 10月7日(日) 航海6日目

### ラプテフ海

【終日全天曇り 風力5 波2～3m 横揺れ始め5度後収まる】

#### 【7日3時30分】

起床。本日も船内時計が1時間進んだので正確には4時30分(22時30分UTC)である。特に時化しているわけではないが、うねりを真横から受けるようになったのでローリングが5度を超えてきた。

外は全天曇りだが、すでに薄明るく、雪が少しちらついている。船は順調に東進していて tonight にはノボシビルスク諸島の北に達する見込み。今、この経度からすると、ずっと南に上海が位置していることになる。今後ベーリング海峡を通過すると今度は西に戻ってくるので時間合わせがややこしい。

今、本船が航海しているのが北東航路で、ムルマンスク-中国はスエズ経由に比べて3分の2の航程である。まもなく、この海域も冬に入って海水で埋め尽くされてしまうが、夏場は海水がさらに減少すればこの海域を数多くの船舶が航行するようになってくるのは目に見えている。現状は付近に船影なし。

#### 【7日9時00分】

海面状態に、とくに変化はない。気温プラス0.5度で、昨日に比べると暖かいが外は小さな雪が舞っている。私たちが航海している北東航路は、ほとんどがユーラシア大陸側の大陸棚上であるが、唯一この海域が大陸棚から外れるところで、北極中央部の深海平原に落ち込むところにあたる。北極海の中央部の深海平原はおよそ4000mの水深で、最深部は5400mに達する。ノボシビルスク諸島の北から北極点を通ってグリーンランドの北に向う海底にロモノフ海嶺(頂上部水深841m)があり、北極海の海底を北欧側とアラスカ側とに二分している。

このロモノフ海嶺とほぼ平行する海嶺が両側にあって、北欧側が北極中央海嶺、カナダ側がアルファ海嶺と名付けられている。ユーラシア大陸の大陸棚は、沖合に遠くまで広がっていて、沿海は西からバレンツ海、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海、チュクチ海である。このように、北東航路はこの

大陸棚上にあり、ほとんどがロシアの主権的権利が及ぶところに入っている。

幕張から送られてくる天気図を見ると、北極点付近に低圧部があり、これから南西に伸びる気圧の谷がユーラシア大陸に達している。本船は、この気圧の谷の東側をずっと航海している形となっていて、ムルマンスク出港以来ずっと南南西-西南西の風が持続している。この気圧配置は9日、175E付近まで続くので、暫くはフォローのコンディションということになる。

それはともかく、北極海とは到底思えない単調な航海が続いている。東に向っているのに、船内時計は毎日進めなくてはならないが、船内生活が追いつかないためか、一挙には変えられない。

#### 【7日15時00分】(9時UTC)

現在15時、長崎市と同じ経度上である。すでに日没が過ぎて、暗闇のなかにある。夕食は2時間後で、このリズム合わせに大変だ。本船の居住区は船尾側にあり、ほとんどの部屋が船首側いわゆる正面側に窓がついている。私たちの部屋はブリッジ階下で、私はいつも前が見えるように窓のカーテンは開けているが「夜は明かりが漏れるからカーテンを閉めてくれ」というクレームをもらった。それくらい、ブリッジは真っ暗にしたほうが操船し易いということである。



ラプテフ海東部 開氷域が続く

## ◆ 10月8日(月) 航海7日目

### ノボシベルスク諸島～東シベリア海

【曇りのち時々晴れ 風力5のち8～9 波2～3のち4m 横揺れ最大7度】

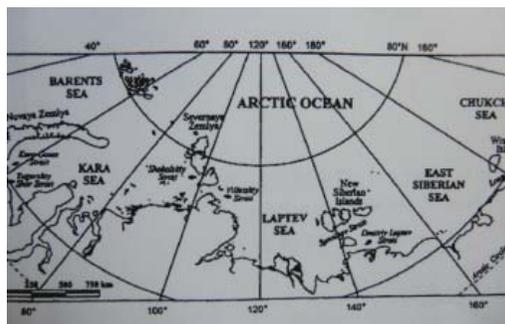
#### 【8日5時00分】(22時UTC)

起床。天気は全天曇り。ほとんど層積雲に覆われていて引き続きどんよりした曇り空が続いている。風は船尾から20ノット、海面状態も変化なく、順調な航海となっている。現在ノボシベルスク諸島(NEW SYBERIAN ISLAND)のすぐ北側で結構陸地に近くて浅い海域を航走している。

陸地は雲に隠れて視認は出来ないが、東経が140度なのでちょうど真南が東京ということになる。昨夜は結構浅い海域に入って転進を繰り返しながらの航海だったようだ、現在も水深は30メートルたらずで浅い海域を航行中である。一説にはまだ十分測量が出来ていないところもあるようなのでちょっと心配である。



ノボシベルスク諸島の北 開水域が続く



ユーラシア大陸沿岸図

北東航路の地理的環境は、ムルマンスクを出港すると、バレンツ海、カラ海、ラプテフ海、東シベリア海、チュクチ海を通してベーリング海に至る。これらの海域を分けているのは、ユーラシア大陸の大陸棚上の諸島、ノバヤゼムリヤ、セベルナヤゼムリヤ、ノボシベルスク諸島、ウランゲル島であり、島とユーラシア大陸との間や、島と島との間には、狭い海峡が存在する。

船が通過する主な海峡は、ノバヤゼムリヤとユーラシア大陸の間にはバイカチ島があり、この島の南北の両側の



東シベリア海 まだ開水域が続く

海峡、セベルナヤゼムリヤとタイミール半島との間のビルキツキー海峡、ノボシベルスク諸島では大陸側のドミトリラプテフ海峡と島との間のサニコフ海峡がある。そしてウランゲル島と大陸の間は、ロング海峡である。実際に航行してみると、目と鼻の先に浅瀬がいたるところにあり、このような浅瀬を潜り抜けるような海峡は熟練した航海士やパイロットが乗船するか、現場の判断力に頼るところが多くなって来る。陸上側からの支援は限界があるように感じる。

話しは変わるが、昨日、ビルキツキー海峡を抜けた後、ラプテフ海を直線コースで行かないでやや南下したのは、運航管制所から本船に乗船しているアイスパイロットに指示があり、北側に氷があるようなので用心して若干南よりのコースをとったということの後で教えてもらった。

#### 【8日13時00分】

午後になって、南西風が40ノットを越すようになってきた。

出港以来の時化である。追い風なので揺れはさほどでもないが、海面は一時真っ白になるくらいだから相当な風速だ。シベリア高気圧からの吹き出した風が原因だが思わぬ風速に遭遇している。

## 【8日 15時 00分】

現地時間では、15時を過ぎて真っ暗になって海面は見えなくなったが、風速はなかなか落ちる気配がない。それでも空を見上げると、時々雲が切れて隙間から星が輝いていてほんとうに綺麗だ。

船長からウェザーニュースの予測値は風速が弱い、予測では風力4～5となっているが、その時は、いつも本船側では風力6～7という状態になっており、風力階級で2ランクぐらい違っているというコメントがあった。とくに狭い海峡を通過する時は海潮流が強く、浅瀬が多いので、風の強さは操船に影響するようだ。

北極海天気図(WNI Polar route Forecast)は毎日届くので、アップデートが効いているが、○○○○(Voyage Planning sheet)の予測更新が3日毎なので、予測値のズレはどうしても避けられない。ここ3日ばかりの風速の予測値は、確かに実況と比べて弱かったのが、幕張VP店に要フィードバックである。

とにかく海水がないので、今日まで単調な航海が続いている。砕氷船との合流は10日10時頃と言っているのでウランゲル島に接近する手前あたりだろうか、私たちにとってみれば、一つのクライマックスを迎えることになる。



晴れた空は、気持ちがいい

## ◆ 10月9日(火) 航海8日目

### 東シベリア海

【晴れ 南 風力4～5 波1.5m 揺れ2度】

## 【9日 5時 00分】(21時 UTC)

起床。船内時間1時間進んで、中国時間と一緒にになる。昨夜の強い風も収まり、今朝は、シベリア高気圧圏内に入って船内の気圧も上昇して1030ヘクトパスカルに達した。朝から晴れて遠くの水平線が綺麗に見えたのは、今航海初めてである。

本船は昨夜、ノボシビルスク諸島の最も東側の島をかわして、海水を避けるため、進路を大陸側の南へと転進した。今後、少し南に迂回するような形でウランゲル島と大陸の間のロング海峡を目指しながら、明日朝砕氷船と合流することになる。WNI予想では、東シベリア海の航路上における海水は、あったとしても少なく、本格的に張ってくるのは12日以降となる見込みである。

北東航路を通行する船舶は、運航管制所の指示に従うことが義務づけられており、以前は東経125度以西においてはディクソン、それより東はベベックの運航管制所がガイドするようになっていたようだが、最近では、1箇所統一されたとも聞いている。ともかくガイドは、運航管制所の判断により、氷況に応じて陸上からの航路の指示、氷況マップの供給、乗船したパイロットの先導、航空機、ヘリコプターによる先導、そして砕氷船による先導など、いくつかのレベルに分けられる。従って、常に砕氷船の先導が受けられるわけではないようである。



DOSKAで見る海水域

## 【9日 12時 00分】(2時 UTC)

再び、南東の向かい風が強まって風力7となってきた。高気圧からの吹き出し風である。船は東進しながらも、船内の気圧は1030ヘクトパスカル。



ペベック港沖合で待機している先船

変化量は朝から変わらないので、シベリア高気圧が、さらに勢力を強めているのであろう。いずれにしても、これ以上、風速が強まることはない。航路上は、沿岸からの風で吹走距離が制限されているため、波の発達はさほどでもなく2メートル程度で周期も短い。船速は向かい風なので、やや減速気味となっているものの、順調な航走である。海水は、まだ近くにあるような感じではなかったが、砕氷船からと思われるヴォイスがVHFを通じて入ってきている。本船側では出港時から乗船しているアイスパイロットが対応しており、明日の合流場所の確認をしていると思われる。大よその合流時間は12時頃、ペベック港の沖合付近になるらしい。

砕氷船のエスコートは1日程度だろうと思われるが、どのような料金体系になっているのかは不明である。航行する船舶は、通行料をロシア政府に支払う規則になっており、通行料は砕氷船のエスコート料金、あるいはアイスパイロットの料金等々は氷況によって違ってくるため、距離換算にするのではなく、一括ランプサムという形態なのだろうか。いずれにしても、船会社との契約で決まっているので詳細は不明である。

今航海、北東航路を経由しての目的地中国・HUANGHUA（黄華）までの航海日数は約23日間である。仮にスエズ運河経由の航海にすると42日、アフリカ南端経由では53日の時間を要することになる。

乗船して思ったのは、海水がないということは、海峡内の浅瀬さえ気をつければ、こんなに楽な航海はないという感じである。約半分の日数で行けるということはロシアへの通行料金にもよるが、かなりのコストメリットがあると実感した。旧ソ連時代は北東航路の海運量自体が激減して、砕氷船による商船支援の需要も減って、夏場は北極観光船に転用されたりしたこともあったようだ。

しかしながら、砕氷船による運航支援システムは、これからの本格的な商業航路への利用の可否を決定付けるもっとも重要な因子の一つであるので、明日はその実情をしっかりと見ておきたいと思う。

## ◆ 10月10日(水) 航海9日目

### 東シベリア海

【朝方霧のち晴れ 南 風力5のち風弱まる 横揺れなし】

### 【10日4時】(19時UTC)

起床。本日も船内時計が進んで、日本時間といっしょになった。これが最後の時間調整で、今後は行わないということである。

船は、昨日からペベック港入り口のシェラクスキー岬沖を目指して南下している。風は真向かいから風力5だが、陸上が近いので波の発達はなく快調な走りである。

ブリッジには、原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」から本船の前方70マイル付近を航走している「M/V MARIKA」宛てのメールがCC宛で本船にも入っており、中身は『貴船の後からくるNORDIC ORINの合流を待ってから出発するので、貴船はそれまで速度調整を御願ひする』という内容であった。

シェラクスキー岬沖が合流場所なので、私たちはコンボイを組んで、今後の海水域を通過するということである。

霧が発生して前方の視界を塞いでいるので、まだ視認出来ないが、いよいよ砕氷船との合流である。原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」はアークティカ級原子力砕氷船の6隻目の船として旧ソ連時代に建造が始まったが、ソ連崩壊による財政難から一旦建造が中断された後、最近のロシア経済の復活によって改めて建造が続行され、20年目に完成した船だそうである。

このクラスの原子力砕氷船は、ほぼ同じ仕様で「50 LEY POBEDY」は基準排水量2万5800トン、全長117メートル、全幅30メートル、総出力75000馬力、1.8メートルの海水を10ノットで連続砕氷出来るアイスクラスLL1級、最大砕氷能力は4.5メートルの氷厚である。

我が「SHIRASE5002」と比べると同じくらいの大き



待機している原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」

さではあるが、馬力は2倍以上違っており、スケールがちょっと違う感じする。「50 LEY POBEDY」は北東航路を西に向って航海している別の「M/V OB RIVER」をベーリング海峡からエスコートしてきたばかりなのに、今度は、合流場所でUターンして私たちの船を先導していくというピストン輸送を繰り返している状態である。

### 【10日8時】(23時 UTC)

前方から霧がとれてきて、大陸の山々が視認出来るようになってきた。大陸方面はすっかり晴れていて、雪を被った山々と青空が、よく映えて見える。

しばらくすると、原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」に今までエスコートされてきた「M/V OB RIVER」が反航で走ってきている姿が、双眼鏡で視認できるようになった。これから私たちと反対に、北東航路をムルマンスク港かどこかに向う大きなLNG船(液化天然ガス運搬船)である。そして今後、私たちとコンボイを組むため待機している「M/V MARIKA」も、双眼鏡で視



ベーリング海から先導されてきた LNG 船



コンボイ完了 先頭が砕氷船

認出来るようになった。北東航路がこの夏、またさらに活発になっている実態を見たような感じがした。

「M/V OB RIVER」が左舷側を通過して行って、合流地点までいよいよあと7マイルに近づいた。「50 LEY POBEDY」が、すでに舳先<sup>へさき</sup>を東に向けて待機しているのが見えてきた。真っ黒の船体に上部デッキが全部真っ赤でいかにも精悍<sup>せいかん</sup>という感じである。

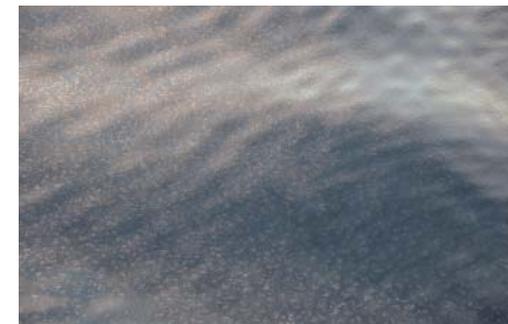
### 【10日12時】(3時 UTC)

本船が近づくとエスコートする「50 LEY POBEDY」、次に待機していた「M/V MARIKA」が動き出し、隊列を組む形で3隻が航行を開始した。コンボイ完了である。速力11.5ノット、約1マイル間隔での航走である。

本船もRPM(回転数)を今までの87から72に落として、自動操舵からマニュアル操舵に切り替えての航走である。

風は急速に落ちて風力2、波も穏やかな状態に変わってきた。心なしかうねりも消えて波頭が丸くなってきたので海面をよく見てみると新しい海水ができつつあるのが見えた。

さらによく見ると小さなはずの葉状の氷が瞬く間に出来始めている。海面が黒くなっているところは全部海水が発生しているところだったのだ。佐川君と興奮状態で、カメラのシャッターをきる。そうこうしている間にも氷はさらに大きくなっていく。もうこれから、この海も海水に埋め尽くされていく。その始まりを今見ていると思うと、ついつい興奮してしまう。そして本船の右手の大陸の山々も、晴れていて、ほんとうに綺麗だ。今、この瞬間は、到底カメラなどでは表現出来ないだろうなと思いつつ、しばらく海のドラマをブリッジから眺めていた。



海水の出来始め

### 【10日14時】(5時 UTC)

日没。今まで太陽が沈む瞬間は見る事が出来なかったが、今日は初めてその夕日を見ることが出来た。新しい海水の中を沈む夕日は、本当に綺麗だ。氷は今のところ急激に増える気配はないが、出来る瞬間を見られたのは幸運だった。本船に乗船しているロシア人のアイスパイロットが言うには、これから東に進むにつれて、昨年出来た氷に遭遇することになるとのことである。

晴れの天気は夜になってからも続いている。食事中に佐川君と今晚はオーロラが出るかもしれないので夜通し待機して絶対観察しようと話していた。



北極海のオーロラ

幕張からもオーロラに詳しい八重樫さんが「今日はチャンス」と言っているようなので、気合を入れて食事をしたその足で、空読みデッキに上がって見上げると、オーロラがもう出ているではないか。

これまた感激で、シャッターを押し捲る。露出の加減

と手ぶれであまり綺麗にはとれないが何枚かは上手にとれている。だいたい北極海で快晴に近い空模様遭遇すること自体がめずらしいのに、満天の星空で北極星も真上に見ることが出来たこと、また流れ星を目撃出来たのはほんとうに幸運というほかはない。すばらしい一日であった。

明日は、ウランゲル島と大陸の間のロング海峡内に入り、今航海で最も海水が多い所に入っていくことになる。船隊は足並みを揃えて、まだ薄い氷中をゆっくりとした足取りで、順調に航走している。



左前方にオーロラが！

## ◆ 10月11日(木) 航海 10日目

### ロング海峡

【快晴夜一時濃霧 風弱く、全面結氷 気温 0-2度】

### 【11日5時】(20時 UTC)

起床。昨夜、東シベリア海で見たオーロラの余韻が残ったまま朝を迎えてしまったようで、ハッと起きると、ほとんどまわり一面がはすの葉状の氷が広がっている。

空は快晴で、すでに日は昇っていて一面の青空、風は無風、私たちにとっては絶好の氷海航海である。はすの葉状海水は初期の氷だが、大きいのは直径が1メートル以上に発達していて、おそらく厚さも目測で10センチ以上にはなっていると思う。この程度の海水であれば、耐氷船仕様である本船にもさほど障害にはならないが、航路上の所々には、昨年出来て融け残った氷が散在している。そして大陸側の沿岸近くには、昨年来の氷がびっしりと漂っているのが見える。



瞬く間に大きくなる「はすの葉状氷」

一年以上前の氷は、多年氷と呼ぶが、氷山の卵みみたいな格好で大きいのは5メートル前後位の塊となって浮いている。多年氷が集団となると、本船のような普通の耐氷船では、航行が困難になってくる。

前を走る砕氷船と「M/V MARIKA」、そして本船とはコンボイを組んで1マイル間隔で順調に航走しているが、沿岸から広がっている多年氷を避けるために沖にやや離し



多年氷を避けて先導していく砕氷船

て通過している。それでも砕氷船は、多年氷の少ない所を選んで巧みに舵を切りながら先導している。蛇行を繰り返すため、舵はマニュアル操作に切り替えており、船長が付きっきりで指示を与えながらの操船である。回転数は72と、やや落として、3隻とも11ノットの速力に合わせての航走である。

アイスパイロットの話では、本当に海氷を見たかったら7月に乗船したらいいという。「でも3ノットの速力だから、いつ到着するのか判らない。この9月は全く氷がなかったが、今回の航海は、到着時間も計算出来るので、タイミング的には最も良かったのでは」というコメントだった。

### 【11日9時】(0時 UTC)

大陸からは15マイル離して走っているが、よく晴れているので青空と山々の氷河の白が良く映えて見える。双眼鏡で覗くと、大陸の建物まで見えた。この付近にも、港というか、観測所なのかよく判らないけれど人が暮らしているのかと思うと、厳しい北極の一面を見たような感じである。

東航路の開拓者は400年前のオランダの探検家ウィリアム・バレンツを思い起こさせるが、バレンツはカラ海の手前で浮氷に阻まれて断念したが、その280年後の1879年、スウェーデンのノルデンショルが初めてヴェガ号で航海を成し遂げた。ところがヴェガ号も、ひと夏では北極海航路を制覇出来ず、



ダニロフ・サージャー船長

ベーリング海の手前で海水に閉じ込められて10カ月の越冬を余儀なくされた。その越冬した海域を今、私たちが航海しているところである。

ロング海峡~チュクチ海の海域だけは、今夏も融解が遅れて、一年氷が残ってしまつて、結局北東航路の全面開通宣言が出来なかった難所の一つでもある。



沿岸には多年氷の密集域

### 【11日9時30分】(0時30分 UTC)

日付変更線を通過。ムイス・シュミット岬沖を通過しているとき、多年氷が密集している上に、ホッキョクグマを発見。佐川君が、見事にカメラに収めた。

その後も3頭の親子も撮るのに成功した。ホッキョクグマは見ることは出来ないと最初から諦めていたので、まさかの出来事だった。最近では海氷の減少でホッキョクグマの個体数も減少していて危惧視されているなか、幸いにも視認出来たのは氷が残っていたからこそとも言える。

その後、よく氷上に何かの赤い死骸があり、鳥が群れて食い漁っているのが流れてくるのを見かけたが、あれはきっとホッキョクグマの餌食になったアザラシか何かなのだろう。その他にも北極の生き物であるセイウチ、アザラシも見ることが出来て、本当に彼らが生きていくためには海氷が必要なのだ、つくづく思い知ることが出来た。

その一方では、快晴の天気にも恵まれながら、遠くの水平線には特有の北極低層雲が広がっているのが見え、北極の自然が、今日一日の中に凝縮されたような感じで感激的。ほんとうに幸運に思えた。



多年氷の上のホッキョクグマ

### 【11日 14時】

日没後、まだ西の空が茜色で明るい中を突如砕氷船が反転、そして後続の2隻も速度を緩め始めた。何が起きたのだろう思ったが、其々の船に乗り込んでいたアイスパイロットを砕氷船に移乗させるための停船だった。「50 LEY POBEDY」が本船の真横に来て全容を見せてくれたのは初めてで、黒の船体に上半分が真っ赤な居住区となっていて、さそりをイメージさせるような精悍な船体であった。

原子力砕氷船ならではのパワーがあり、本船に近づいて来る時の砕氷の姿や、小回りして後ろにつける時のしぐさが小型船でも操るような格好良さである。

一度、燃料棒を入れると少なくとも5年間以上は交換の必要がなく、燃料補給の心配はしなくていいということである。もうあたりは真っ暗になりかけているけど、砕氷船からのサーチライトの強力さを見ているとパワフルの一言である。

今、新たに建造している原子力砕氷船は、一回の燃料棒で30年間大丈夫というから、そのパワーをまじまじと見せ付けられたという感じである。

ちなみに私たちの「SHIRASE5002」は南極ではチャージングをする毎に燃料のことを考えていたというから、簡単に補給も出来ない北極の海では原子力船というのは最適なのかもしれない。

原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」は本船の航跡で出来た開水路の約50メートル後方に停船すると、アイスパイロットを回収するためのボートをクレーンで下ろし、瞬く間に本船の右舷に接舷し、パイロットを回収して戻って行った。

その時間わずか30分程度。それでも氷が厚い時は、かなり難渋する作業だと思われる。



海水域を走る原子力砕氷船「50 LEY POBEDY」



アイスパイロットのボートを回収する砕氷船

### 【11日 16時 00分】

その後、「M/V MARIKA」に乗船していたパイロットも回収して、16時、真っ暗になった氷上を再度、コンボイを組んで航走を開始した。走り始めてすぐ、北極低層雲の中に入ったのだろうか、物凄い霧がかかってきた。空は晴れているのだが、本船の舳先のマストさえ見えないくらいに視界が効かなくなり、レーダーを頼りに船長は大変緊張しながら指示を出していた。

### 【11日 18時 00分】

夕食を済ましてしばらくして、ブリッジに上がると霧は晴れていた。またコンボイも解消して砕氷船は離脱し、本船と同行していた「M/V MARIKA」も右舷前方を併走している。西経176度付近で海氷域を抜けたようだ、本船は再び元の単独航海に戻り真っ暗な海を快調に飛ばし始めている。

それにしても、原子力砕氷船は本当に威厳があり相当な迫力を感じた。これからまた休む間もなく、太平洋側からくる次の船をエスコートするため、先ほど別れた場所で待機するそうだ。まもなく、北極海には冬が来て、北東航路は事実上、閉じてしまう。残された短い時間は、フル稼働なのだろう。

今晚もオーロラが出た。大気の状態でいろいろと様子も変わるのだろう。

昨日とはちょっと違っていましたが、カメラに収めることが出来たので、これも良い北極みやげになった。

オーロラは地上 80km の超高層で起こる。私たちが見ることの出来たのは最も一般的で最も明るい緑白色のオーロラで地上 110km 付近の超高層の酸素原子の発光によるものらしい。

オーロラが発生するのは、オーロラ帯と呼ばれる領域で発生するわけであって、幸いなことに、今日はその下に位置していて、しかも良く晴れていたので見られたわけである。

航海前半は、氷の一かけらもなく、これが北極とは到底思えないくらいの海況であったが、昨日から今日にかけては、新しい氷が張って成長するところ、昨年出来た氷の残骸が集まった所、そして北極の生き物、オーロラ、低層雲等々、思いもかけなかったことで、本当に感慨深いものとなった。

下図は、今までの航跡図である。結果的には、かなり蛇行した航跡になっているが、すべて運航管制所からの指示どおりの航行である。

砕氷船のエスコートがあったのは 10 日から 11 日にかけての 1 日半で、実際の海水域を航行したときだけであった。昨年は 99 においてもムルマンスクから北極海を抜けるまでの全航程をエスコートしたとのことなので、今年は



2 夜連続のオーロラ



オーロラが広がっているところ



北極海の航跡図

隻数が多くなってきたのかもしれない。

明日はベーリング海峡に入っていき、北極海を抜けることになる。実質、明日の日中で北極海航路の体験は終了となり、気分は帰路につくような感じである。



グローバルアイスセンターの佐川君

## ◆ 10月12日(金) 航海11日目

### チュクチ海～ベーリング海峡

【全天曇り 風弱くのち北北西風力5 波1のち2m 横揺れなし】

### 【12日6時00分】(21時 UTC)

北極圏とは北緯 66 度 33 分以上のことをいう。本船はまさしく今、北極圏の境を通過している。大体この付近の海域までが太陽が一日中沈まない白夜(極昼)と、太陽が一日中現れない極夜の境目ということになる。

継続日数は北極点に近づくほど多くなり、本船が通過してきたラプテフ海の海岸(北緯 72.5 度付近)では白夜が 88 日、極夜が 76 日である。白夜と極夜の日数が異なるのは太陽が水平線下約 0.5 度にある時、すでに光の屈折によって目に見えるかららしい。

船は船内時間で過ごしているなので、外の時間の感覚とはずれているが、午前 4 時(日本時間と同じにしている)頃には明るくなり、13 時 30 分頃が日没である。本日は、全天曇り空で太陽は見えない朝となつてはいるが、水平線はかなり遠くまで見えている。

海面は非常に穏やかな、視界は良好で、後方 15 マイル付近には「M/V MARIKA」が併走状態で航走しているのが、僅かながらまだ肉眼でみることが出来る。今後同じくベーリング海峡を抜けるのだろうが、船速は本船よりかなり遅いようだ。

ムルマンスクを出て、この UELEN 岬沖でちょうど 3000 海里の航程である。

北東航路は、航路を特定することは出来ないが、北航路と沿岸寄りの南航路とがあり、本船は南航路沿いを232時間で航海してきた。平均速力は12.9ノットである。沿岸の定着氷が少なかったこともあり、まずまずの航海であったと思われる。

ベーリング海峡からの残りは、普通の航海で今のところ台風や物凄い時化に遭遇するようなこともないようなので、大幅な遅れはないだろう。スエズ運河回りと比べて、定量的には判らないが、コストメリットは十分享受出来ていると思われる。

北東航路の夏は、まだ厚く積み重なった氷丘を多く含む沿岸定着氷域を回避しながら進むにしても、一旦定着氷域に入れば目測で2メートル以上あり、砕氷船なしというのはまだ考えられない。

融解が進み大きなものは段々と少なくなるとはいえ、とくに7月は、まだ比較的大きな塊が残っており、それにつかまったりすると船速は3ノット程度におちてしまうとのことである。それでも夏場の北東航路は、7月も含めて、商用航路としてかなり魅力的であると実感した。



UELEN 岬と層雲

### 【12日7時00分】(22時UTC)

右舷前方のチュコト半島方面には黒い雲がかかっていたが、時間が経つに従って、ベーリング海峡に突き出た UELEN 岬が視認出来るようになった。また海面が穏やかなので、鯨を時々見られるようになった。あちこちで潮を吹いているので、すぐ見つけることが出来る。種類は不明だが、形は小さいクジラのようなものである。

ベーリング海峡は、太平洋からの北極海に流れ込む海流があり、北極海のなかでは北極海横断海流と呼ばれ、グリーンランドのフラム海峡に向かう流れである。この海流に乗って、小魚を追いかけているのかもしれない。

また海峡近くでは、数万羽単位もあろうかと思われる海鳥が水面の小魚の

群れを追っている光景にも遭遇することが出来た。北東航路海域では極夜が明けて太陽が現れると、植物プランクトンの基礎生産が始まり、そして動物プランクトン、魚、鳥、あるいは海洋哺乳類と夏にかけて食物連鎖の活動が活発となってくる。

今回の航路上では、その頂点となる大型生物のホッキョクグマ、セイウチ、アザラシ、クジラを見させてもらった。私たちは楽しませてもらったが、反面、夏の海水が縮小するにつれて、それらの生態系がどのように変化するのか十分にわかっているとは言えず、今後の生態系調査を待たなければならぬことも認識させられて、結構、複雑な気持ちにもなってしまった。



小魚を追っている水鳥の大群

## ◆ 10月13日(土) 航海12日目

### ベーリング海

【曇り 北北東 風力6 波3~4m 横揺れ2~4度】

### 【13日5時00分】(20時UTC)

起床。昨夜のうちに、セントローレンス島を通過。現在島も大陸も視認出来ず、空は層雲、層積雲にびっしりと覆われている。

シベリア大陸の高気圧からの吹き出し風で北北東風力6、気圧は昨日から変わらず1020ヘクトパスカル、海面は3メートルでやや時化模様だが、揺れは船尾からの風波なのでさほど感じない。北極海を乗り切ったということであろうか、船内も平静さを取り戻して、何となくのんびりムードが漂っている。目的地は中国・CAOFEIDIAN 港に変更となったが、同じ渤海湾の中なのでETAは大きな変化はなく、24日の夕方頃である。

中国入国の査証を私たちがとってきていないため、NORDIC BULK



ベーリング海峡から見たチュコト半島

CARRIERS 社から幕張に問い合わせがあり、幕張でも許可申請に動き始めているらしいという情報が入ってきた。中国大使館のホームページでは、観光目的で15日間以内の滞在であれば査証は不要とうたってあるので敢えて申請をしなかったが、今となれば後の祭りである。なるようにしかならない。

船内が一息ついたので、私は、初めて洗濯することにした。日本製の洗濯機と乾燥機が設置してある。やってみると、簡単に操作出来る。水は造水しているのだから、割と自由に使うことが出来るのだが節水することにこしたことはない。飲み水はすべてミネラル水を飲用しており、各部屋には冷蔵庫も設置してあるので、1リットルのペットボトルがなくなると司厨員が補給してくれる。

### 【13日7時00分】(22時 UTC)

食事は、かなりボリュームがある。佐川君は全部の食事を写真に収めていて、帰ったらカロリー計算が出来た人に見てもらおうという。今のところ三度の食事は欠かさずいただいているので、私たちの体重は確実に増えていると思う。

ベーリング海に入ってシベリア大陸側に近いところを南下しているが、私にとっては少し懐かしい海域である。

37年前、私はベーリング海のサケマス船団とトロール船団に入って出漁していた。ほぼ1年間出漁していた海に、再び来るとは夢にも思っていなかった。

排他的経済水域が制定されて、北洋での漁業が自由に出来なくなって久しくなるが、日本における北洋漁



夕食 これにご飯がつく

業の形態もすっかり変わってしまった。大手の水産事業者も、獲る漁業からすべて撤退して、今や輸入に力を入れるようになった。ロシアの漁業監視船に追い掛け回されてサケ、マスを獲得していた頃が、懐かしく思い出された。

### 【13日17時00分】(8時30分 UTC)

日付変更線を通り過ぎて東経の海域に入る。北北東の風20ノット。船速13.5ノット、引き続き快調に南下しているところである。

## ◆10月14日(日) 航海13日目

### ベーリング海

【晴れ 南西~西 風力3のち6 波2のち3m】

### 【14日4時00分】(19時 UTC)

起床。西の大陸方面は青空が広がっていて、気持ちの良い朝だ。風は西よりの風ですっかり弱まり、海面はうねりだけが残っている。左舷方向の遠くには雄大積雲から雨雲が海面に達している他は、水平線が遠くまで見えて視界がかなり効いている。

右舷前方600m くらいのところで数頭のクジラが潮を吹いているのを視認、いずれもすぐに姿を消してしまっただが形は小さ目だった。クジラにも何十種類かいるようだが、私が30数年前、北洋に出漁していたときは時々シャチの大群を見かけていたので、今回も少し期待していたのだが、今のところ、なかなかその雄姿は見ることは出来ないでいる。

昨夜は、セカンドオフィサーがJMHのFAXチャートが無線で受信してくれている。それによると、日本の南海上には台風21号があって、ゆっくりと北に向っているとのこと。ちょっと気になるところだ。そ



本船の2等航海士

れはともかく、今日、明日は高気圧の圏内であり、大きな崩れはない見込みなので、北極海の写真の整理をしておこうと思う。

昨夜は、2隻の貨物船とすれ違った、いずれもベーリング海峡方面に向かう船である。北東航路を目指すのだろうか。

北東航路は、4カ月前にロシア政府に通行の申請を提出する必要がある、緊急の場合は1カ月でも出来るものの、通行料が割り増しになるという。航行出来るのは、ロシア船級協会L1以上の耐氷船の検査を受けている船舶で、船長も氷海航行の資格保持者であること等々の厳しい規約があり、普通の船舶は航行することが出来ない。

これらの規則は、カナダも同じで環境保護を目的として北極域船舶汚染防止を独自に制定しているということである。

いずれにしても、船会社としては、かなり前から通行許可を申請して計画的に運用しなければならないということである。すれ違った船は北東航路に向っているとすれば、今年は結構たくさんの船が利用しているのではないだろうか。

今日は、日曜日である。船に日曜日はあるのだろうかと尋ねてみたら、甲板員は休みにしているらしい。ブリッジや機関員は当直を組んでいるのでそういうわけにはいかないだろうけど、休めるのであれば休んだらいいと思う。

## ◆ 10月15日(月) 航海14日目

### カムチャッカ半島沖

【晴れ 西北西 風力4 波2m 横揺れ 2~3度】

### 【15日4時30分】(19時30分UTC)

起床。朝方は多かった雲が段々と少なくなって、8時頃にはすっかり晴れて青空が広がってきた。

反航船が2隻通過していったが両船ともロシアの漁船でベーリング海北部に向って進んで行った。私たちの航海は順調で今日午後にはカムチャッカ半島とコマンドルスキー島の間を通過していく。出来れば視界が良くなってきているので両方とも視認出来ればいいなと思う。

北米から日本に向う船は、通常ウニマック水道からベーリング海に入り、アッツ島から太平洋に出て、一路犬吠崎に向けて進路をとる。オーシャンルーティングの業務をやっていると、冬場、台風並に発達する低気圧の影響で通常ルートが大荒れに荒れて航行出来なくなる時があり、その時は減多



ロシアの漁船 向こうはカムチャッカ半島

にあるケースではないが対応策としてコマンドルスキー島の島影で避航の対応をとってもらう場合がある。そういう意味では、馴染みのある島である。

一方、カムチャッカ半島は3000メートル級の山々が幾つもあり、火山活動が今も活発となっている。

幕張GPECの地象センターの情報によると、どの火山だか不明だが噴火の可能性があるという。おそらく午後あたりからカムチャッカ半島の山々が視認出来るのではないかと思うので、噴火がもし見られたらすぐレポート出来るよう監視を強化することにする。

### 【15日9時00分】

雲がとれて、全面に青空が広がってきた。高気圧のど真ん中にあり、今日の青空と穏やかな海面は残りの航海ではあまり期待出来ないかもしれないので貴重である。でも、カムチャッカ半島には薄い雲がかかっている陸地は引き続き視認出来ない状態である。GPEC情報で「24時間以内に火山活動があるかもしれない」というので、引き続き注意しておくことにする。

ここ2時間で、反航船がまた2隻通過していった。いずれもロシア船籍の漁船である。陸地の近さを感じさせられる。

### 【15日15時00分】

日没。夕日が水平線上に沈んでいった。例え海でも雲に遮られることなく日が沈む姿はそうそう減多に見られるものではない。日本でも夕日が最もきれいな場所を景勝地としている箇所があるけど、洋上に勝るものはない。明日は、高気圧域内から抜けて天気は、ゆっくりと下り坂に向う。

カムチャッカ半島はついに日中には視認することが出来なかったが、この夕日が沈んだ後、カムチャッカ半島の山がシルエットとして浮かび上がってきた。三角の形をしている山が遠くに視認出来たが、200キロメートルは離れているので、結構高い山なのだろう。噴火までは、よくわからなかった。



カムチャッカ半島沖 水平線に沈む夕日

## ◆ 10月16日(火) 航海15日目

### カムチャッカ半島沖

【曇り 東南東風力2んもち5 波主にうねり東南東 1.5m 横揺れなし】

### 【16日4時00分】(19時UTC)

起床。デッキ上でジョギング及びストレッチをする。

司厨長は、毎朝ジョギングするのが日課になっていて、今まではブリッジからその模様を眺めていた。しかし私も、今朝は初めて、佐川君と走ってみた。デッキは濡れているので、まともに走ったら怪我する恐れがあるので、注意しなければならない。生憎の曇り空だったが、海の空気はうまいので、気持ちの良い朝である。

船は、カムチャッカ半島の東沿いを南下しているが、陸地は雲に隠れてほとんど視認することが出来ない。今日も優勢な高気圧圏内なので、穏やかな海面は続くが、所々に雄大積雲が発生していて、にわか雨を降らせているのがわかる。

さて、今後の航路だが、オホーツク海に入って宗谷海峡経由にするか、千島列島沿いを南下して津軽海峡経由にするのかの判断をしなくてはならない。幕張の見解は、今のところ南海上の台風21号、22号があって北上することはないという予測なので、オホーツク海側が余計に時化るといふことであれば、津軽海峡経由にした方がいいという。私も、そう思う。ただ船長は、台

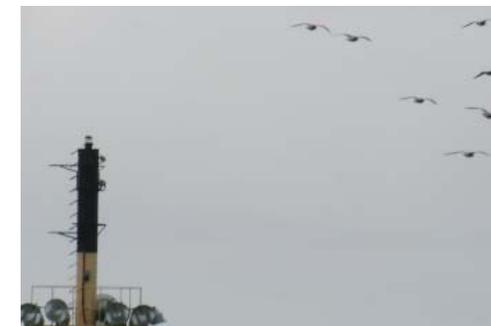
風の動向を気にして今一つ納得していないような感がある。

### 【16日7時00分】

現在、北緯53度を通過中。左舷のはるか向こうにはアッツ島がある。北米からの西航路はベーリング海に進み、アッツ島を転向点にして日本に進路をむける。そういう点で馴染みのある島だが、先の大戦では日本軍が玉砕した島でもある。以前、北洋漁業に従事していた頃、4回ばかりこの島を行き来したが、そのときはいつも全員デッキに立ち黙祷を捧げたものだ。別にそのことを思い出したわけでもないが、今朝は静かに黙祷を捧げた。

北緯50度以南の千島沿いは南下する船が多くなってくるので、日本がさらに近くに感じることになるが、さすがにオホーツク海のなかは往来する商船の数は少ないと思う。

天気は下り坂に入っている。風は朝から南東に変わっており、高気圧の後面に入ったことを示唆していて、雨雲も本船の頭上まで来て、弱い雨が降り始めてきた。これも北洋時代のことだが、カモメが高く飛ぶときは天気下り坂で風が強まってくると聞いていた。ブリッジで海を眺めていると、船の周りをカモメが高く飛び始めている。今日、夜からは風が強まってきた。



ブリッジよりも高く飛ぶカモメ

今朝、幕張から津軽推薦のメッセージが届いて、船長は津軽海峡経由に固めたようだ。要は台風の動きが気になっているのに、その情報が届かないので決めかねていたということである。

津軽海峡経由は、14マイル延伸になる。今は1トン、1



黄昏は、いつも美しく

マイルでもセーブしようというのが船会社の合言葉みたいになっていた。

本船の場合、1日36トンの燃料消費だから、1時間には1.5トン、約8万円換算になる。今回は14マイル、約1時間の延伸になるが、現航路が時化の時間が24時間以上少なくなるというシミュレーションで、到着時間においては十分カバー出来るという計算である。

船は航走している限り必ず燃料消費をするので、フル回転で航走しているのであれば早く港に到達することで、結果的には、燃料節約につながってくる。

## ◆ 10月17日(水) 航海16日目

### 千島列島沖

【晴れ 南西～西南西風力2～4 うねり2-2.5m 横揺れ2～5度】

#### 【17日4時30分】(19時UTC)

起床。昨夜から横揺れが出てきたので時化かなと窓から覗くと、まだ日は昇っていないが快晴の天気である。

うねりが多方向から来ていてかなり横揺れしている。今朝も甲板でストレッチをした。5時過ぎに朝日が出てきて清々しくて気持ちの良い朝だ。右舷方向を見ると、ロシアの大型底引きトロール船が操業しているのが間近に見える。近くに島影は見えないが、きっと水深200m位の海底を曳いているのだろう。



ロシアの大型底引きトロール船

#### 【17日6時00分】

ストレッチを終え、その足でブリッジに上がって天気図を見ると、本船はオホーツク海の主低気圧と千島列島の東に出来た副低気圧の間に位置しており、静穏域に入っていることが判明した。本船は、すでに津軽海峡経由のコースをとっていた。このコースを決定づけたのは、次々とオホーツク海に進ん

でくる低気圧による強風を軽減するためである。明日以降は、航路上も風が強まるようだ。

#### 【17日8時00分】

6時頃は、アツという間に雲が多くなり視界も悪くなったが、8時過ぎには再び晴れてきて、うっすらと千島列島が見えてきた。そこは火山列島であり、時々火山性地震が発生する場所である。結構、標高のある島ではあるが山には雪はないようだ。

千島列島及びその東海上は、真冬になると北西の季節風が広範囲にわたって吹き荒れる。そして列島から離れば離れる程、高波高域は広がっていく。このため北米からアツ島に向けて走ってきた船舶に対しては、対応策としてすぐ南下をせずに、出来るだけ千島列島沿いに接近して南下するよう航路推薦するのが常である。今、本船は千島列島の島々の大体20マイル沖を南下しており冬場の猛烈な季節風を思い浮かべながら次々と見えてくる島々を眺めているところである。



千島列島 1400mの頂上に笠雲

## ◆ 10月18日(木) 航海17日目

### 択捉島～色丹島沖

【雨のち曇り 南南西風力8のち北西4 波 南南西～南西3～4m 横揺れ5～10度】

#### 【18日4時30分】

起床。日が昇るのが遅くまだ外は真っ暗、時化て荒れている。雨も降っているのでライフボート下のデッキでストレッチした後ブリッジに上がると、船長もすでに天気図を見ていて、今後の天気を確認している。

低気圧がオホーツク海に入り、航路上は常時南南東30ノット以上の風速になってきた。予測通りの推移だが今日の日中は南西よりの風、その後は西

から北西に変わり、今日の日中一杯は、時化が続きそうである。現在ウルップ島あたりを通過しているが、もちろん視認は出来ない。向かい風なので舳先のデッキには時々波が大きく打ち上がってくる。向かい風での時化は今航海においては初めてで、波は時々4メートル以上に達してくる。



舳先に打ちあがる大波

### 【18日 12時 30分】

択捉島沖、風が収まり一時濃霧となって視界が200メートル程度まで落ちる。13時には寒冷前線が通過して、風が北西に変化するが吹き返しの風はさほど強く吹かず、南東から南寄りの高いうねりがそのまま残り、横揺れがいつそう激しくなってくる。

ブリッジの真ん中に設置してあるクリノメーターが時々10度を越えてしまうので、結構な揺れである。横揺れが10度を越えたのは北極海でもあって2度目になるが、本船は喫水が深いのでピッチングには強いが、ローリングは結構弱いように感じる。



ブリッジ中央のクリノメーター

AIS情報は、信号をキャッチすると、逐次電子海図に表示されるようになっていく。また近距離はレーダーで相手船をキャッチすることが出来て、ブリッジも電子機器装置が充実している。さすがにこの海域までくるとバルカーやコンテナ船の往来が多くなっていく。



北米へ向うコンテナ船

### 【18日 15時 00分】

本船のおおよそ30マイル以内に5隻の船が行き来しており、肉眼で視認出来るのはわずか1隻だけなので、監視システムが自動化され、いかに充実していて安全航海に寄与しているかがわかる。

夕方になって西の空が晴れてきたが、択捉島<sup>えとろふとう</sup>は視認することは出来ない。今晚には色丹島<sup>しこたんとう</sup>、齒舞島<sup>はぼまいとう</sup>を通過して明日朝6時には根室沖に達するが、沖合30マイル付近を通過するので陸地が見えるかどうかは微妙なところだ。

いずれにしても明日夕方には津軽海峡に入るので携帯電話がつながるようになってくる。久々の日本の陸地だが洋上から見ることになる。

## ◆ 10月19日(金) 航海18日目

### 根室沖～津軽海峡

【快晴 西南西風力4のち西9～10 波3～4m 横揺れ2～3】

### 【19日 4時 30分】

起床。空は晴れて風は弱まっているが、うねりが多少残っていてローリングしている。東の水平線が赤みを帯びてきたので、パウデッキでストレッチをやる。朝の空気をたっぷり吸いながら周りを見てみると、南方向には集団で漁をしている小型漁船の明かり、また付近を航行している2、3隻の商船の明かり、そして釧路方面からは夜空に向かって町並みの光が漏れているのがわかる。

### 【19日 5時 30分】

夜明けとなり、ブリッジに上がってコーヒーをいただきながら双眼鏡を覗くと、北海道の山と陸地がうっすらと見えてきた。さほど帰ってきた実感は湧かないが、今日一日は、北海道沿岸を進むので、幕張との交信も出来そうな期待感もあったりして少し気持ちが浮いてくる。

### 【19日7時00分】

西寄りの風が急に強まってくる。9時、襟裳岬が視界内に入ってきた。やはりこの付近は風の名所と言われるだけあって、北西風の場になると噴火湾から抜けてくる風が強いのだろう。

襟裳岬に近づくと従って海面が一段白くなってきた。瞬間風速は40ノットを超えている。



西風が強まってきた襟裳岬沖

### 【19日11時00分】

この頃から、ドコモの携帯電話のアンテナがわずかながら立ってきて陸地と通信が出来るところまで来たが、襟裳岬から遠ざかると、また元に戻ってしまう。陸地に基地局があれば、海の上でも大体20海里のところまでは通信が出来ると言われている。そして、ここ襟裳岬沖はさすがに海の通り道、行き交う船がAIS情報で見ると10隻、その中で聞き慣れた船会社の船が半分弱あり、おそらく当社ウェザーニューズのサービスを受けている船だと思われる。

親近感が湧くとともに、外航海運に対して貢献している誇りのようなものを感じさせられた。

### 【19日20時00分】

津軽海峡は、あいにく夜間の通過となってしまった。

襟裳岬から海峡の東まではほとんど40ノット前後の風速が続いたが尻屋埼付近になると、瞬間は50ノット以上の暴風に達してきた。凄い風だが波は発達していないので揺れはない。船速は8ノットまで落ちており、ブリッジはゴォーと唸り音が聞こえて結構不気味である。

空は星空で綺麗に輝いていて、函館山もくっきりと見え、大間埼方面も何事もないように明るく光っている。海峡内はとにかく往来する船が多い、海岸線の町明かりもあって肉眼では見分けるのが大変である。

長い航海をしていると、陸地の木々の緑を見て、やっと帰って来たという実感が湧くようだが、その点、本船はまだこの先5日も航海を続けるわけだから、海峡を夜に通過するのは未練がましくなくて、ちょうど良かったのかもかもしれない。

津軽海峡は、やはり漁船も含めて日本船が多い。その数は襟裳岬沖よりは2倍くらいの船が行き来している。航海士の話では、中国沿岸はもっと凄いらしい、ほとんどが小さな漁船なので本当に気を使うという。それに比べればこの程度はどうってことはない往来らしい。

そう言えば、襟裳の手前でサードオフィサーが突然と「ジャパニーズバード」と言って右舷を指差すので、見てみると鶴が10羽くらい海面近くを飛んでいるではないか。その光景そのものは確かに珍しかったが、フィリピン人のサードオフィサーが、鶴を日本の鳥だと知っているのだという。これには感心した。そうか、そういえば北海道はそろそろ初雪の時期になったのかと、このとき思った。



シベリアから飛来した鶴

## ◆ 10月20日(土) 航海19日目

### 日本海

【快晴のち曇り一時雷雨 南西 風力5のち8~9 波3のち4m 横揺れ5~7のち3】

### 【20日5時30分】

起床。すでに津軽海峡は抜けて、後方には竜飛岬と北海道の山々、右舷後方には小島、大島がもう霞んで見える。

昨日の猛烈な風は収まったが、うねりは結構高い。横揺れは大体7度位だが、先ほどは波と同調して15度位まで傾いた。

空は快晴で、南の方の視界は良好で津軽海峡に向かって上ってくるコンテナ船によく出会う。本船は、これから約48時間一直線で対馬海峡へのコース

取りで、単調な航海が持続する。昨日の時化の緊張からの解放感なのか、日本海に入った安堵感なのか、ブリッジでも今朝は口数が多くなったように感じる。

現在、ちょうど秋田沖を南下中である。今後、通商路の海として日本海の位置づけを考えると、欧州と東アジアを結ぶ北東航路は、時間と燃料の大幅な節約が可能であることが、年々の航海実績で実用化のレベルに入ったと言ってもいいと思う。

北極海航路は、今後貿易立国としての日本の将来にも直結すると考えられ、最近、日本政府も北極海の将来に対して無関心のままではいられないとして遅まきながら動き始めてきた。

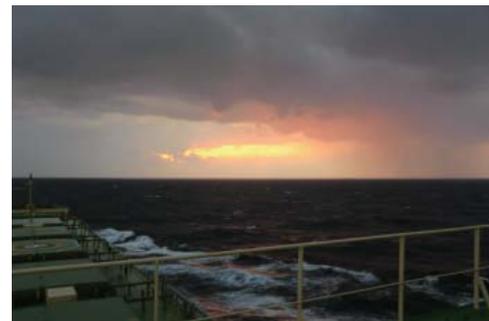
今回、私たちは北東航路を体験して、今後の安定的利用は日本にとっても将来有望なシーレーンとなり得るし、貿易立国として計り知れぬメリットをもたらすものと実感した。とりわけ北海道や日本海の港湾は、欧州やロシアとの貿易が盛んになることを前提に考えると、東アジアの玄関港、あるいはハブ港としての期待がかかるため、その戦略を練るべしと考える。

## **[20日 18時 00分]**

私自身、日本海を航海するのは始めてで冬の季節風以外は穏やかな印象しか持っていない。

今日は朝から快晴の天気だったので、すぐ移動性高気圧の域内に入って良い天気が持続するものと思っていたら、日本海北部を気圧の谷が通過しているようで、昼からは南西の風が強まり、夕方にはまるでスコールのような黒い雲まで発生し、雷と突風で風速は昨夜に続いて40ノットを超える状態となってきた。

洋上の雷は初めてではないが、気持ちのいいものではない。船はピッチングに強いので縦揺れはしていないが、今後は南下するに伴い強い風も次第に回復に向かっていく。



大気不安定で積乱雲が発生

## **◆ 10月21日(日) 航海 20日目**

### **日本海**

【快晴 北 風力4のち2 うねり3~1m 横揺れ始め7のちなし】

## **[21日 4時 30分] (22時 30分 UTC)**

船内時計が中国時間変わった。昨夜の強い南西風はすでに北風に変化した。うねりが高くて船はまだ激しくローリングしている。

バウに飛沫が上がってこないのを確認し、バウデッキ上で今朝も司厨長とストレッチを開始する。その間に赤い朝焼けになり朝日が昇ってきた。この瞬間がいつ見ても美しく心が洗われるような気持ちになる。



日本海で見る夜明け

## **[21日 6時 00分]**

現在、能登半島沖、コンテナ船3隻、バルカー1隻が上ってきており、相変わらず行き交う船が多い。朝から快晴の天気で、船も南下するに従って気温が高くなってきており、外気温19度だが、船内は26度でブリッジも半袖でないと暑苦しくなる。でも外は小春日和のような感じである。

今日は3回目の日曜日、ちょっとのんびりムード、船長も入港も近いので点検がてらなのかデッキを散歩している。

航海もあと3日となり、船内は次航の話になってくる。次航まだ決まっていなく、北極海航路ではないことは確かだろう。今回の体験だけで大したことは言えないが直感的に冬場(11-5月)における北極海



デッキを散歩する船長

航路の商用目的とした貨物輸送は耐氷船レベルだと氷に閉じ込められる危険性があり、まだ不適だと思う。

### 【21日 14時 00分】

午後になっても雲一つない天気が続き、海面もうねりが収まって鏡をのよような状態に変わってきた。これこそが日本海というイメージである。日本海はいずれにしても単調な航海である。明日は対馬とチェジュ島の北側を通過していくが、天気下り坂で対馬海峡は時化が予想されている。

## ◆ 10月22日(月) 航海21日目

### 対馬海峡～東シナ海

【晴れのち曇り一時強い雨 南西 風力5のち9 波2～4m 横揺れ最大6】

### 【22日 4時 30分】

起床。窓から外を見ると、韓国側の海は集魚灯をつけた漁船で一杯になっている。一瞬陸地の町並みかなと思わせる位に、小さな漁船が密集している。

風はまださほどでもないので、バウで司厨長とストレッチを開始する。雲があるので朝日は見えないが、明るくなるにつれて、五島の上島が見え始めてきた。

ブリッジに上がって電子チャートを見ると商船、漁船が入り混じってとにかく多数の船が行き来している。津軽海峡で見た日本の漁船群なんかの比ではなかった。

### 【22日 7時 00分】

五島の北を通過、南西風が強まってくる。

推測だと、低気圧が日本海に達してこれから伸びる寒冷前線が、今日の午後に航路上を通過するのではと思っていた矢先、凄い雨がブリッジを打ち付けてきた。前線通過に伴う雨かと思ったりもしたが、前線の前の不安定線に伴う雨である。

東シナ海の暖かい海面からの暖湿流が流入していて、これは低気圧の発達

を思わせた。また、その後の寒冷前線の通過はかなり顕著に現れる恐れがあるため、突風に要注意である。

季節の変わり目の春、秋には日本付近で低気圧は急速に発達し、東海上では、時々台風並みに強まって船にダメージを与えたりする。また、今の季節だと、日本付近に木枯らし1号をもたらしたりする低気圧でもある。



ブリッジに打ち付ける激しい雨

### 【22日 13時 00分】

昼食後、司厨長が厨房と冷蔵庫を案内してくれた。港に入ると大体約2カ月分の食糧を調達するという。冷凍庫は野菜、肉、魚、とそれぞれ量1-2畳くらいの部屋に分かれている。

その他冷凍庫とは別に缶詰、調味料類の部屋があって、調味料などは昨年からのも残っていたりするので南米、米国、東南アジアいろいろな国のものが詰まっている。



マイナス18度の野菜冷凍庫

### 【22日 15時 00分】

午後は、寒冷前線の通過があった。15時頃から南西風が一段と強まって、15時15分頃からの30分間は、物凄い雨が断続的にブリッジを叩き付けるように降ってきた。真っ黒な雨雲が近づくと海面の白波が消えて、波も丸みを帯びてくる。風も狂ったように吹き荒れて、自然の恐ろしさを目の当たりにした感じがした。

### 【22日 16時 00分】

16時に風が変わり西の空が夕焼け空に変わって本当に先ほどの荒れ狂った海は何だったのだというくらい静かになってきたが、今夜は北西風が再び強くなる予測になっている。期待していたチェジュ島は悪天候と日没で視認出

来なかったのがちょっと残念であった。

明日はいよいよ終盤に入り、黄海を北上する。帰りの航空券手配のため船長に今後のことを尋ねると、24日は、やはりパイロットステーション到着後はスケジュールが未定となっているようである。あとは港の事情だから、しばらく様子を見るしかない。



激しい雨で波頭が丸くなってくる

## ◆ 10月23日(火) 航海22日目

### 黄海

【晴れ 北西 風力5 波3m】

### 【23日5時00分】

起床。昨夜、朝鮮半島南西端をかわして、いよいよ黄海を北北西に向けて転進した。

今朝、起きて外を見ると、航路上から沿岸にかけては集魚灯を照らした小さな漁船群で、まさに埋め尽くされている。近海魚を追っかけているのだろう、みな20トン未満の小型船である。それでも航路にかかっているため、ブリッジは監視が大変だろう。空気は澄みきっていて、星がまだキラキラと輝いているなか、今朝は風が強いので、後部デッキでストレッチを行った。

漁船の明かりを見ながら、働く一生懸命さと海で働く厳しさが伝わってきて、海に出て生きていく人々の、それぞれの営みがあると思わされた。

ブリッジに上がる頃、夜が明けてきて、挨拶しながら中に入ると船長が指揮を執っていた。おそらく、この漁船群の中なので、昨夜半過ぎから、ずっと立っていたのだろう。

船長の仕事は大変であり、かつ責任が重い。まずは荷主の依頼どおりに無事貨物を輸送しなければならないし、時にはこれ以上踏み込んだら危険という大時化のなか操船の指揮を執らなければならない。次にこれだけの大きな

船になってくると社会的影響も大きくなり、事故は絶対に避けなければならない。

船は規律が保たれており、すべてが船長の判断で動くようになっている。

権限もあるが一方では責任が強く求められる。並の神経では時にはまいて潰れてしまうかもしれない、時には孤独でもある。

昨日の低気圧が遠ざかるにつれて航路上の北西風も弱まってきた。黄海というぐらいだから黄河から流入する河川水で濁っているのかなと少しは思っていたが、その気配は全くない。普通の海である。相変わらず漁船が多いし、商船もかなり行き来している。

天気が良くなったので、遠くまで視界が効いているが、小さい漁船に気がとられて航海士はかなり神経を使っている。ともかく漁船を引っかけたりしたら大変なことになってしまう。

中国の景気も、オリンピックまでは物凄い成長率だったが、その後は勢いが止まってしまい、海運業界もそのあおりを食らっている。本船より一回り大きなケープサイズのバラ積み船が最も影響が大きく、現在は船余り現象がおきていて備船料もかなり下落しているようだ。

明日、いよいよ目的地 CAOFEIDIAN 港に到着して、航海は終了となる。北極海を過ぎてからの2週間は結構長く感じたが、情報が入ってこないせいか毎日潮風にあたりながらいろいろなことを考えさせられた。

また、滅多にみない自然現象も見る事が出来て、それなりに得るものは



昨夜から指揮を執る船長



中国の小型漁船



積荷を下ろして黄海を南下するケープサイズ

多かった。港内事情によりまだ着岸の予定ははっきりとしていないが、15時30分頃には、パイロットステーションに到着の予定である。

## ◆ 10月24日(水) 航海23日目

### 渤海湾 ~CAOFEIDIAN 港外

【晴れ 南西 風力4~5 波1.5】

#### 【24日5時00分】

起床。まだ真っ暗だが、予定では渤海湾入り口の転進点あたりかなと思われる。

水道なので漁船多数、商船も入り混じってのなか、本船は時々サーチライトで前方確認しながら航行している。後部デッキでストレッチしながら漁船群を見ていると、漁船側はきっと商船は邪魔だなと思っているのだろうと想像しながら彼らを眺めていた。



電子海図にプロットされている漁船群

#### 【24日6時00分】

6時頃やっと明るくなると、薄い霧がかかってきて視界が落ちてしまいブリッジでは船長が操船に集中していた。

なにせ500m先あたりを平気で横切っていくので事故にならないのが不思議なくらいである。以前、日本ではイージス艦と漁船が衝突する事件があったが、見張りの怠りばかりでなくて、このくらいは大丈夫という慢心もあったのではと勘繰りたくもなる。



500m先を横切る貨物船

#### 【24日7時00分】

オイルリグ掘削船の横を、通過していく。渤海湾は石油が出るということで1975年頃のオイルショック後には、色めき立つ時期があった。日本も中東依存ではなく、近くて便利になればということで、ここ渤海湾油田開発の手助けに動いたこともあり、旧オーシャンルーツ時代には、私たちもここ渤海湾のRIGにRCを派遣して乗船させたり、海水予測のサービスをも手掛けたりもした。

当時、日本も、沿岸で結構試掘を行ったりして、国家事業として石油開発華やかだった頃の話である。

その後、渤海湾の石油はあまり良質ではなく、埋蔵量も思った程でもないということで一時期の隆盛はなくなると聞いている。



渤海湾の石油掘削リグ

#### 【24日9時00分】

霧というより、靄に変わってきた。視界は1~2km程度で肉眼では船の往来は見えない。漁場を抜けたのか漁船は少なくなり、付近は大型船ばかりとなった。本船も回転数を75に落として速力調整に入った。

#### 【24日14時30分】

アンカーレッジ手前で行き足停止、代理店からの情報待ちとするが応答がないらしく、15時30分、取りあえずデッドスローでアンカーレッジまで動き始める。電子チャートで見ると、アンカーレッジにはすでに先船が相当数停泊しており、これだけの隻数だとこれから私たちの入港日程はどうなることやらと思いやられる。

#### 【24日17時00分】

アンカーリング完了。

さて、コペンハーゲンでは「TFMS フォーラム」が開催されており、今夜、佐川君が北極海航路についての感想を、電話中継をする予定になっている。

そして明日だが、入港に関する情報は今のところ代理店からは何も届いていないので、日程くらいは決まってほしいものだ。先航海では2日間は錨地で待機させられたとのことだったので覚悟はしているものの、先が見えないのは精神的に結構辛いものである。

## ◆ 10月25日(木) 航海 24日目

### CAOFEIDIAN 港外

【もや 南西 風力2 波穏やか】

#### 【25日 5時 00分】

起床。本船、沖待ちアンカーリング中。まだ暗くて海霧っているので周囲は近い所しかは見えないが、他の船の明かりを数えると7隻が確認出来る。

だが、実際は20隻以上の船が碇を下ろし、この錨地で待機中である。

空は星が見えて良く晴れているが、海面にはこの霧だか靄が立ち込めていて、うっとうしい限りである。停泊中の船は、夜でもブリッジやデッキは明かりをつけていて、船上は明るいので、朝のストレッチはやりやすい。靄

がなければ、港は目と鼻の先なのだから様子が伺い知れるのだが、港の明かりはすっかり消されてしまって、一つの楽しみがなくなった気がする。

今朝の気温15度、今の季節としてはきっと暖かい朝だと思う。

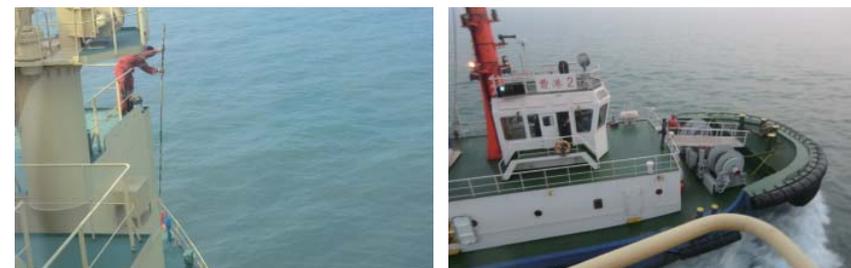


停泊中の旗（中国国旗と検疫求むのQ旗）

#### 【25日 6時 00分】

ブリッジに昇ると、船長から港に入るのは確定ではないが多分明日午後になりそうだというコメントをもらう。とにかく本日の入港はなくなった。一週間の沖待ちは辛いけど、1、2日は覚悟していたので仕方がないと思うしかない。

この港での下船者は2人、私たちと合わせて4人である。天津までの交通



ペンキ塗り

パイロットボート

手段が気になるころではあるが、サードオフィサーは代理店が送ってくれるという、そういうものかなと半分期待してみようと思う。

#### 【25日 10時 00分】

日中になっても靄はとれず、おそらく今日はこんな状態が続くのだろう。気温も上がってきて20度に達してきた。

甲板員は総出でデッキ及び船体のペンキ塗りである。手の届かないところは4mくらいの棒を使ってやっており、このやり方は今度「SHIRASE5002」でも参考にさせてもらおうと思う。

#### 【25日 13時 00分】

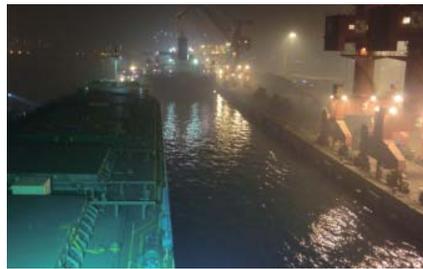
昼食後、代理店からの連絡で急遽入港が決まったというので、すぐにブリッジで確認すると、15時過ぎにパイロット乗船、101号バースに接岸するというメールであった。

私たちも急遽、幕張に連絡して午前中にキャンセルした26日の帰りのチケットの再度復活変更をお願いした。兎に角入港が決まらないのでチケットの予約が出来ないで困っていた。これでなんとか目処がついて、安堵したというのが正直な気持ちである。

予定の時間より遅れて本船は16時30分揚錨、タグボートで乗船してきたパイロット2人をピックアップ、一人はベイパイロットで、もう一人の方がハーバーパイロットである。きちんとした制服姿での乗船である。

#### 【25日 19時 30分】

3隻のタグボートのエスコートを受けて本船は19時30分に着岸。本船の



着岸中の本船



着岸後の荷役

前のバースでは先船のケーブルサイズがすでに荷役をやっており、この船は今日の午後、一足先に着いた船である。鉄鉱石の専用バースとなっており、大型船が2隻、同時に着さん出来るほどのバースである。

船長に「本船もすぐに荷役を開始するのですか」と聞くと今夜からすぐにやりますとのこと、おそらく2、3日で揚げて次の航海に向かうのだろう。

乗組員は荷役の準備のため徹夜状態の構えである。

航海中は比較的のんびりとした作業が多かったのだが、荷役はあまり時間をかけるようなことはしないため結構大変そうである。

乗船体験はこれで終了になる。24日間、船長以下乗組員の方々にはいろいろと便宜を計っていただき、感謝申し上げたい。

また、今回の北東航路の経験をさらなる支援のために役立てていきたいと思う。

下船直前に伺った話では、本船は再び北極海経由でムルマンスク港に向かうらしい。11月に入るわけだから、北極海はほとんど結氷していると思われる。まさに開拓精神を感じる場所である。ご安航をお祈りしたい。

## ◆おわりに

北極海航路を利用する船舶が、ここ1、2年で急激に増加し、まさに北東航路は実用レベルの様相となっています。

2010年は5隻、輸送貨物は11万トン、2011年は34隻、輸送貨物100万トンという実績でした。そして2012年、ロスアトムフロート社の見通しでは、隻数も輸送貨物も、前年をかなり上回ると予想しており、年々、北極海航路の商用需要は高まってきている状態です。

北東航路は、距離的には南周りの6割程度の距離で航海出来るため、大きな期待が寄せられていますが、第一義的には、海水の状況に大きく左右されることになります。一説には、もし2週間も氷に閉じ込められる事態になれば料金的なメリットは完全になくなると言われていまして、海水の予測は大変重要な要素となってきます。

北極海の海水予測は、ロシアの「AARI オペレーションセンター」が手掛けています。その情報は、エスコートする原子力砕氷船に流れていくのに比べて、非エスコート船には限られた情報しか流れてこないのが現状です。

航行するにあたっては、運航管制所によって完全に管制されますし、基本的に非エスコート船は砕氷船の後ろを「黙ってついて来なさい」というような運用となっています。ロシア政府の思惑は、このような運用形態を、ますます強化する方向で考えているでしょうから、商船に対しては、今後とも限られた情報しか届かないことが予想されます。ロシア政府には、エスコートのサービスは期待出来ても海上物流というマクロの視点でのサービス&サポートは望めません。

それゆえ、ウェザーニュースは「WNI-SAT」で海水のリアルタイム観測を行い、グローバルアイスセンターで解析、予測する体制を今後ますます強化させていきます。また海運会社のさらなる物流サービスをサポートする視点で、北極海航路いわゆる「Polar Routeing」をパワフルに推進していくことになると思います。

今回の北極海航海の体験では、海水に遭遇したのはわずか1日だけでしたが、航海中の様子は、全航程を通して日記に感じるまま残してみようと心掛けて乗船しました。結果として、到底中身のあるものには仕上げることはできませんでしたが、まずは読んでいただいて、ほんの少しでも北極海航路の実際を共有できるとしたならば、私としてこの上ない幸せです。

最後になりましたが、このような機会を与えていただきましたNORDIC BULK CARRIERS社のMuds Petersen氏、そして乗船にあたっては「M/V NODIC ORION」船長以下乗組員のみなさんには、大変お世話になりました。この場をお借りしまして、心より、厚くお礼申し上げます。

以上

## 資料 (WNI 北極海航路支援サービスの歴史)

- ▶ **2006年9月**：「20周年記念パーティーで、石橋会長より「Polar Routeing」にチャレンジすることを発表された。
- ▶ **2006年11月**：「Polar Routeing」に関する Round Table Discussion を開始。海運会社、パートナーと共に本格的に取り組みを開始。
- ▶ **2008年7月**：WNI 衛星 Project 発足。全世界の氷を観測、予測する Global Ice Center 発足。
- ▶ **2009年**：世界初、北極海の商用航行が行われる。
- ▶ **2010年5月**：気候変動・地球環境の交信・共創という新たなテーマの活動の場として、「SHIRASE5002」がグランドオープン。
- ▶ **2011年9月**：SANKO ORION に初の「Polar Routeing」サービスを提供。
- ▶ **2012年10月**：「M/V NORDIC ORION」に宮部、佐川が乗船し、北極海航路のSOC実施。



